

**Директива (ЄС) 2016/798 Європейського Парламенту та Ради  
від 11 травня 2016  
з безпеки на залізничному транспорті  
(Переглянута)  
(Текст ЕЕА )**

**ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ПАРЛАМЕНТ І РАДА ЄВРОПЕЙСЬКОГО СОЮЗУ**

Беручи до уваги Договір про функціонування Європейського Союзу, і зокрема його статті 91 (1),

Беручи до уваги пропозицію від Європейської комісії,

Після передачі проекту законодавчого акту до національних парламентів,

Беручи до уваги думку Європейського економічного і соціального комітету ( 1 ),

Беручи до уваги думку Комітету регіонів ( 2 ),

Діючи відповідно до звичайної законодавчої процедури ( 3 ),

Беручи до уваги:

- (1) Директива 2004/49/ЄС Європейського парламенту та Ради ( 4 ) була істотно змінена. Оскільки повинні бути зроблені подальші поправки, вона повинна бути передрукована в інтересах ясності.
- (2) Директива 2004/49/ЄС встановила загальну нормативну базу для безпеки на залізницях шляхом узгодження змісту правил безпеки, сертифікації безпеки залізничних підприємств, завдання і роль національних органів безпеки і розслідування нещасних випадків. Проте, для того, щоб продовжити зусилля щодо подальшого розвитку єдиного європейського залізничного простору, необхідно ретельно переглянути Директиву 2004/49/ЄС.
- (3) Метро, трамваї та інші легкорейкові системи підкоряються в багатьох державах-членах місцевим технічним вимогам і виключаються зі сфери дії Директиви (ЄС) 2016/797 Європейського парламенту і Ради ( 5 ). З метою сприяння виконанню цієї Директиви і Директиви (ЄС) 2016/797, обидві директиви повинні мати однакові сфери дії. Тому такі локальні системи повинні бути виключені зі сфери застосування цієї Директиви.
- (4) Оскільки деякі поняття, згадані в цій Директиві можуть бути з користю застосовані для метрополітенів та інших локальних систем, держави-члени повинні мати право вирішувати, без шкоди для сфери застосування цієї Директиви, чи застосовувати певні положення цієї Директиви, які вони вважають за доцільне. У таких випадках держави-члени повинні мати можливість не застосовувати зобов'язання, такі як повідомлення про національні правила і звітності.
- (5) Рівні безпеки в системі залізниць Союзу, як правило, високі, особливо в порівнянні з автомобільним транспортом. Безпека на залізничному транспорті повинна в цілому зберігатися і, якщо це практично можливо, постійно вдосконалюватися з урахуванням технічного і наукового прогресу, а також розвитку Союзу і міжнародного права. Пріоритет слід приділяти попередженню нещасних випадків. Вплив людського фактора також слід брати до уваги.
- (6) Якщо держава-член вводить більш високий рівень безпеки, вона повинна переконатися, що прийняте правило не створює бар'єр для сумісності або призводить до дискримінації.
- (7) Головні дійові особи в системі залізниць Союзу, оператори інфраструктури і залізничні підприємства, повинні нести повну відповідальність за безпеку системи, кожен для своєї власної частини. Всякий раз, коли це доречно, вони повинні співпрацювати в здійсненні заходів по контролю за ризиками.
- (8) Без шкоди для відповідальності операторів інфраструктури та залізничних підприємств для розвитку і вдосконалення безпеки на залізницях, інші учасники, такі як особи відповідальні за технічне обслуговування, виробники, перевізники, вантажовідправники, вантажоодержувачі, наповнювачі, опорожнювачі, навантажувачі, розвантажувачі, постачальники обслуговування, зберігачі, постачальники послуг і підрядні особи, не

повинні бути виключені з берущих на себе відповідальність за свою продукцію, послуги і процеси. Кожен учасник в системі залізниць Союзу повинен нести відповідальність, перед іншими учасниками, для повного і правдивого повідомлення всієї необхідної інформації для перевірки придатності транспортних засобів для руху. Це стосується, зокрема, інформації про стан та історію даного транспортного засобу, файли технічного обслуговування, відстеження операцій із завантаження та товарними накладними.

- (9) Кожне залізничне підприємство, оператор інфраструктури і підрозділ, що відповідає за технічне обслуговування повинне забезпечити, щоб її підрядники та інші сторони здійснювали заходи контролю за ризиками. З цією метою кожне залізничне підприємство, оператор інфраструктури і підрозділ, що відповідає за технічне обслуговування повинні застосовувати методи контролю, викладені в методах загальної безпеки МЗБ (CSMs). Їх підрядники повинні застосовувати цей процес в рамках контрактних домовленостей. З урахуванням того факту, що такі угоди є невід'ємною частиною системи управління безпекою залізничних підприємств та операторів інфраструктурою, залізничними підприємствами та операторами інфраструктурою повинні розкривати свої договірні угоди на вимогу Європейського союзу агентства по залізницях ( "Агентство" ), встановленого постановою (EU) 2016/796 Європейського парламенту і Ради ( 6 ) або національного органу безпеки в контексті наглядової діяльності.
- (10) Держави-члени повинні заохочувати культуру взаємної довіри, впевненості та навчання, в якій співробітникам залізничних підприємств та операторам інфраструктури пропонується вносити вклад в розвиток безпеки в той час як конфіденційність гарантується.
- (11) Цілі загальної безпеки ЦЗБ (CSTs) і МЗБ (CSMs) поступово введені, щоб гарантувати, що безпека підтримується на високому рівні і, коли це необхідно і, якщо це можливо, покращується. Вони повинні надати інструменти для оцінки безпеки і продуктивності операторів на рівні Союзу, а також в державах-членах. Показники загальної безпеки ПЗБ (CSIs) були створені для того, щоб оцінити, наскільки системи відповідають ЦЗБ (CSTs) і полегшення контролю за виконанням безпеки на залізницях.
- (12) Національні правила, які часто засновані на національних технічних стандартах, які поступово замінюються правилами, заснованими на загальних стандартах, встановлених ЦЗБ (CSTs), МЗБ (CSMs) і технічними специфікаціями інтероперабельності ТСІ (TSIs). Для того, щоб усунути перешкоди на шляху сумісності, обсяг національних правил, в тому числі правил експлуатації, повинні бути скорочені в результаті розширення сфери охоплення ТСІ (TSIs) для всієї залізничної системи Союзу і закриття відкритих точок в ТСІ (TSIs). З цією метою держави-члени повинні підтримувати оновлення своєї системи національних правил, видалити застарілі правила і інформувати Комісію та Агентство про них без затримки.
- (13) Національні правила повинні бути розроблені і опубліковані таким чином, що будь-який потенційний користувач національної мережі може зрозуміти їх. Проте, такі правила часто посилаються на інші документи, такі як національні стандарти, європейські стандарти, міжнародні стандарти або інших технічних специфікацій, які можуть бути частково або повністю захищені правами на інтелектуальну власність. Тому доречно, що обов'язок публікації не повинен застосовуватися до будь-яких документів, зазначених прямо чи опосередковано в національних правилах.
- (14) Національні правила часто включають в себе вимоги, які частково актуальні як для сумісності так і в цілях забезпечення безпеки. Безпека є одним з найважливіших вимог Директиви (ЄС) 2016/797, національна норма може мати відношення до Директиви (ЄС) 2016/797 і цієї Директиви. Різниця між термінами «національними правилами безпеки» і «національних технічних правил», як це визначено в Директиві 2004/49/ЄС і Директиві 2008/57/ЄС Європейського парламенту та Ради ( 7 ) відповідно, повинні бути видалені і замінені поняттям «національні правила», які повинні бути повідомлені відповідно

з Директивою (ЄС) 2016/797 і/або цією Директивою. Національні правила повинні бути повідомлені відповідно з Директивою (ЄС) 2016/797 головним чином, коли вони відносяться до розміщення на ринку або розміщення в обслуговуванні структурних підсистем. Вони повинні бути повідомлені відповідно з цією Директивою, коли вони відносяться до роботи залізничної системи Союзу, або до конкретних предметів цієї Директиви, в тому числі про роль суб'єктів, сертифікації безпеки, вирішення безпеки і розслідування аварій.

- (15) З урахуванням поступового підходу до усунення перешкод на шляху до сумісності залізничної системи Союзу і часу необхідного для прийняття TCI (TSIs), слід вжити заходів, щоб уникнути ситуації, коли держави-члени приймають нові національні правила або здійснюють проекти, які збільшують різноманітність існуючої системи, за винятком особливих ситуацій, передбачених у цій Директиві. Система управління безпекою є визнаним інструментом для контролю ризиків, в той час як оператори інфраструктурою і залізничні підприємства несуть відповідальність за прийняття негайних коригувальних дій, щоб запобігти повторенню нещасних випадків. Держави-члени повинні уникати створення нових національних правил відразу ж після аварії, якщо тільки такі нові правила не потрібні в якості невідкладного запобіжного заходу.
- (16) Системи сигналізації для управління рухом поїздів грають важливу роль в забезпеченні безпеки на залізницях. У зв'язку з цим, розгортання європейської системи управління залізничним рухом ЄСУЗР (ERTMS) на мережі залізниць Союзу є важливим внеском у підвищення рівня безпеки.
- (17) При виконанні своїх обов'язків і виконання ними своїх зобов'язань, оператори інфраструктурою і залізничні підприємства слід впровадити вимоги загальносоюзної системи наряду з управлінням безпекою та містити загальні елементи. Інформація про безпеку і про запровадження системи управління безпекою повинна бути представлена в Агентство, і національний орган безпеки в державі-члені.
- (18) За допомогою своїх процесів, система управління безпекою повинна гарантувати, що людські можливості і обмеження і вплив на діяльність людини розглядаються із застосуванням знань щодо людського фактора і з використанням визнаних методів.
- (19) Залізничні вантажні послуги повинні також передбачати перевезення небезпечних вантажів. Тим не менше, слід усвідомлювати різницю між цілями цієї Директиви, яка повинна підтримувати і, де це можливо, поліпшити безпеку залізничної системи Союзу, і з вимогами Директиви 2008/68/ЄС Європейського парламенту та Ради (8), яка, в основному, для регулювання класифікації речовин і специфікації їх захисних оболонок, в тому числі безпечного навантаження, розвантаження і використання захисних оболонок в рамках існуючої системи залізниць. Отже, без шкоди для положень Директиви 2008/68/ЄС, системи управління безпекою залізничних підприємств і операторів інфраструктурою повинні належним чином брати до уваги потенційні додаткові ризики, породжені перевезенням небезпечних вантажів в захисних оболонках.
- (20) Всі залізничні підприємства повинні підпорядковуватись ті ж самим вимогам безпеки з метою забезпечення високого рівня безпеки на залізницях і рівні умови. Залізничне підприємство повинно мати сертифікат безпеки, в якості умови того що йому дозволять отримати доступ до залізничної інфраструктури. Сертифікат безпеки повинен надати докази того, що залізничне підприємство встановило свою систему управління безпекою, і що воно в змозі дотримуватися відповідних стандартів безпеки і правил для відповідної області діяльності. Коли Агентство видає єдиний сертифікат безпеки для залізничного підприємства, що веде свою діяльність в одній або декількох державах-членах, воно повинно бути єдиним органом, щоб оцінити, чи залізничне підприємство правильно створило свою систему управління безпекою. Національні органи безпеки зацікавлені в призначуваній області роботи повинні брати участь в оцінці вимог, викладених у відповідних національних правилах.

- (21) Гармонізовані методи, засновані на вимогах Директиви 2004/49/ЄС, повинні застосовуватися до учасників в системі залізниць Союзу і національними органами безпеки, моніторингу, оцінки відповідності, нагляду і оцінки та оцінки ризиків. Це нормативно-правова база є досить зрілою, щоб поступово зрушувати в сторону «єдиного сертифікату безпеки» дійсний в області діяльності залізничного підприємства.
- (22) Для того, щоб процедура видачі єдиних сертифікатів безпеки для залізничних підприємств була більш ефективною і послідовною, необхідно присвоїти Агентству центральну роль у видачі таких сертифікатів. Там, де область діяльності обмежена одним державою-членом, заявник повинен мати можливість вибирати, чи слід подати свою заявку на єдиний сертифікат безпеки, через єдині центри зазначені в Правилах (ЄС) 2016/796, до національний орган з безпеки цієї держави-члена або Агентства. Вибір зроблений заявником повинен бути обов'язковим, поки програма не буде завершена або припинена. Цей новий режим повинен зробити систему залізничного союзу більш ефективним і дієвим шляхом зниження адміністративного тягаря для залізничних підприємств.
- (23) Агентство і національні органи безпеки повинні співпрацювати і ділитися компетенціями в міру необхідності для видачі єдиних сертифікатів безпеки. Чіткі процесуальні та арбітражні положення повинні бути встановлені для вирішення ситуацій, коли Агентство та національні органи безпеки не згодні на оцінках, зроблених у зв'язку з видачею єдиних сертифікатів безпеки.
- (24) Новий розподіл функцій і завдань між національними органами безпеки і Агентством з питань видачі сертифікатів безпеки повинно бути зроблено ефективно. З цією метою повинні бути встановлені угоди про співпрацю між Агентством і національними органами безпеки.
- (25) Зокрема, в угодах про співробітництво необхідно враховувати конкретні географічні та історичні положення деяких держав-членів, забезпечуючи при цьому належне функціонування внутрішнього ринку. Якщо операція обмежена мережами, які потребують спеціальних знань за географічними або історичними причинами, і де такі мережі ізольовані від решти залізничної системи Союзу, повинна бути забезпечена можливість заявнику виконати необхідні формальності на місці шляхом взаємодії з відповідним національним органом безпеки. З цією метою, в цілях скорочення адміністративного тягаря і витрат, повинна бути забезпечена можливість укладання угоди про співпрацю між Агентством та відповідними національними органами безпеки для забезпечення належного розподілу завдань без шкоди для кінцевої відповідальності Агентства з видачі єдиного сертифікату безпеки.
- (26) Залізничні мережі, розташовані в країнах Балтії (Естонії, Латвії та Литви) мають ширину колії 1520 мм, яка є такою ж, як і в сусідніх третіх країнах, але відрізняється від основної мережі залізниць в рамках Союзу. Ці Балтійські мережі успадкували загальні технічні та експлуатаційні вимоги, які забезпечують фактичну взаємодію між ними, і, в зв'язку з цим, сертифікат безпеки виданий в одній з цих держав-членів може бути поширений на решту частин цих мереж. Для полегшення ефективного і пропорційного розподілу ресурсів для сертифікації безпеки, а також для зниження фінансового та адміністративного тягаря для заявника в таких випадках, конкретні угоди про співпрацю між Агентством та відповідними національними органами безпеки повинні включати в себе, в разі необхідності, можливість укладання договорів завдань до цих національних органів безпеки.
- (27) Ця Директива не повинна призводити до зниження рівня безпеки і не повинна збільшувати витрати в секторі залізничного транспорту Союзу. З цією метою Агентство та національні органи безпеки повинні нести повну відповідальність за єдині сертифікати безпеки які вони видають, приймають на себе в договірних та позадоговірних зобов'язаннях в цьому відношенні. У разі судового розслідування за участю Агентства або

його співробітників, Агентство повинно в повній мірі співпрацювати з компетентними органами держави-члена або держав.

- (28) Слід чітко проводити відмінність між, з одного боку, безпосередньою відповідальністю Агентства і національних органів безпеки для безпеки, що випливає з видачі сертифікатів безпеки та авторизації безпеки і з іншого боку, завдання національних органів з безпеки забезпечення виконання вимог національної нормативної бази і контролю за діяльністю всіх зацікавлених на постійній основі сторін. Кожен національний орган безпеки повинен здійснювати нагляд за постійним дотримання правового зобов'язання, що накладається на залізничне підприємство або оператора інфраструктури по створенню системи управління безпекою. Встановлення доказів такої відповідності може зажадати не тільки інспекцій на місці від залізничного підприємства або оператора інфраструктури, а також наглядові завдання, які повинні проводитися національними органами безпеки, з тим щоб оцінити, що залізничне підприємство або оператор інфраструктури продовжували належним чином застосовувати їх системи управління безпекою після того, як було надано сертифікат безпеки або авторизація безпеки. Національні органи безпеки повинні координувати свою діяльність з нагляду щодо залізничних підприємств, створених в різних державах-членах, а також повинні обмінюватися інформацією між собою і, в разі необхідності, з Агентством. Агентство повинно надавати допомогу національним органам безпеки в їхній співпраці. У цьому контексті, повинні бути встановлені необхідні заходи Агентством і національними органами безпеки з метою сприяння обміну інформацією між ними.
- (29) Агентство і національні органи безпеки повинні тісно співпрацювати в тих випадках, коли національний орган безпеки приходить до висновку про те, що власник одного сертифікату безпеки, виданого Агентством більше не задовольняє умовам сертифікації. В такому випадку, він повинен попросити Агентство обмежити або анулювати цей сертифікат. Повинна бути створена процедура арбітражу для розгляду справ розбіжностей між Агентством і національним органом безпеки. Якщо національний орган безпеки ідентифікує серйозну загрозу безпеці під час спостереження, він повинен повідомити про це Агентству і будь-який інший орган національної безпеки, зацікавлених в області експлуатації залізничного підприємства. Національні органи безпеки зацікавлені сторони повинні мати можливість застосовувати тимчасові заходи безпеки, в тому числі безпосередньо обмеження або тимчасового припинення відповідних операцій. Серйозним ризиком для безпеки в даному контексті слід розуміти як серйозний випадок недотримання встановлених законом зобов'язань або вимог безпеки, які можуть самі по собі, або в ряді непрямих подій, привести до аварії або серйозної аварії.
- (30) Агентство повинно бути в змозі створити інструмент, який полегшує обмін інформацією між відповідними суб'єктами, які ідентифікують або поінформовані про ризик безпеки, пов'язаної з дефектами і будівельних невідповідностей або несправностей технічного обладнання.
- (31) Єдиний сертифікат безпеки повинен бути виданий на підставі доказів того, що залізничне підприємство встановило свою систему управління безпекою.
- (32) Оператори інфраструктури повинні мати ключову відповідальність за безпечне проектування, технічне обслуговування і експлуатацію їх мережі залізниць. Оператори інфраструктури повинні бути лише при наявності авторизації безпеки національним органом безпеки щодо їх системи управління безпекою та інших положень, з тим щоб відповідати вимогам безпеки.
- (33) Сертифікація персоналу поїзда може створити труднощі для нових учасників. Держави-члени повинні забезпечити, щоб кошти для навчання та атестації персоналу поїзда, необхідних для задоволення потреб в рамках національних правил були доступні для залізничних підприємств, які мають намір працювати на відповідній мережі.

- (34) Підприємства відповідальні за технічне обслуговування повинні бути сертифіковані для вантажних вагонів. У разі, якщо підприємство відповідає за технічне обслуговування є оператор інфраструктури, ця сертифікація повинна бути включена в процедуру авторизації безпеки. Сертифікат, виданий такій організації повинен гарантувати, що вимоги до технічного обслуговування цієї Директиви виконуються для будь-якого вантажного вагона, для яких вона несе відповідальність. Цей сертифікат повинен бути дійсним на всій території Союзу і повинен бути виданий органом, здатним провести аудит системи технічного обслуговування, встановленого організацією. Оскільки вантажні вагони часто використовуються в міжнародних перевезеннях, а також оскільки особі відповідальній за технічне обслуговування може знадобитися використовувати майстерні, встановлені більш ніж в одній державі-члені, орган сертифікації повинен бути в змозі здійснити свої механізми контролю на всій території Союзу. Агентство має оцінити систему сертифікації особи, відповідальної за технічне обслуговування для вантажних вагонів і повинні, в разі необхідності, рекомендувати його розширення на всі рейкові транспортні засоби.
- (35) Національні органи безпеки повинні бути повністю незалежними у своїй організації, правовій структурі і процесі прийняття рішень від будь-якого залізничного підприємства, оператора інфраструктурою, заявника, замовника або осіб, які укладають контракти на державній службі. Вони повинні виконувати свої завдання у відкритій і недискримінаційній формі і повинні співпрацювати з Агентством з метою створення єдиного європейського залізничного простору і координувати їх критерії прийняття рішень. Повинна бути забезпечена можливість, у разі необхідності, щоб держави-члени могли прийняти рішення про включення їх національних органів з безпеки в рамки національного міністерства, відповідального за транспортні питання, за умови, що незалежність національного органу безпеки дотримується. Для виконання своїх завдань національні органи безпеки повинні мати необхідний внутрішній і зовнішній організаційний потенціал з точки зору людських і матеріальних ресурсів.
- (36) Національні органи з розслідувань відіграють ключову роль в процесі розслідування безпеки. Їх робота має першорядне значення при визначенні причин аварії або інциденту. Тому вкрай важливо, що вони повинні володіти фінансовими і людськими ресурсами, необхідними для проведення ефективних і ефективних розслідувань. Національні органи з розслідувань повинні співпрацювати з метою обміну інформацією та передовим досвідом. Вони повинні розробити програму експертних оглядів з метою контролю ефективності їх розслідувань. Звіти рецензування повинні бути надані Агентством, з тим щоб дати йому можливість контролювати загальну продуктивність безпеки залізничної системи Союзу.
- (37) Серйозні аварії на залізницях є рідкісними. Проте, вони можуть мати катастрофічні наслідки і викликають заклопотаність у громадськості про показники безпеки залізничної системи Союзу. Тому всі такі нещасні випадки повинні бути досліджені з точки зору безпеки, щоб уникнути повторення результати досліджень робляться загальнодоступними. Інші аварії та інциденти повинні також бути предметом досліджень безпеки, коли вони пов'язані з виконанням важливих передумов до серйозної аварії.
- (38) Розслідування безпеки слід зберігати окремо від будь-якого судового розслідування того ж інциденту, а також тим хто проводить його повинен бути наданий доступ до доказів і свідків. Воно повинно здійснюватися постійним органом, який не залежить від діючих осіб в системі залізниць Союзу. Орган повинен функціонувати таким чином, щоб уникнути будь-якого конфлікту інтересів і будь-якої можливої участі в причинах подій, які досліджуються. Зокрема, його функціональна незалежність не повинна бути порушена якщо вона тісно пов'язана, для організаційно-правових цілей структури, в національний орган безпеки, Агентства або регулятора залізниць. Його дослідження повинні проводитися з такою ж відкритістю, наскільки це можливо. Для кожного випадку, орган з

розслідувань повинен створити відповідну слідчу групу, що має необхідний досвід, щоб знайти безпосередні і корінні причини.

- (39) Розслідування після серйозної аварії слід проводити таким чином, щоб всім сторонам надавалась можливість бути почутими і поділитися результатами. Зокрема, в ході слідства, орган з розслідувань повинен визначити сторони, які він вважає як такі, що пов'язані з безпекою, відповідальні за хід розслідування і повинен враховувати їх погляди і думки. Це дозволить дослідити орган, отримати будь-яку відповідну додаткову інформацію та бути в курсі різних думок про свою роботу, щоб він міг завершити своє розслідування найбільш підходящим чином. Такі консультації не повинні ні в якому разі привести до розподілення провини або відповідальності, але, скоріше привести до збору фактичних доказів і досвід для майбутнього підвищення безпеки. Орган з розслідувань повинен, однак, мати можливість вільно вибирати інформацію, якою він має намір поділитися з такими сторонами, щоб уникнути надмірного тиску, за винятком випадків, коли цього вимагають ті, хто проводить судову процедуру. Орган з розслідувань повинен також враховувати розумні інформаційні потреби будь-яких жертв та їхніх родичів.
- (40) З метою підвищення ефективності їх діяльності і сприянню виконанню ними своїх обов'язків, органи з розслідувань повинні мати своєчасний доступ до місця аварії, де це необхідно в хорошій співпраці з будь-яким судовими органами, що беруть участь у справі. Доповіді з проведення розслідувань і будь-які висновки і рекомендації надають важливу інформацію для подальшого поліпшення залізничної безпеки і повинні бути доступні громадськості на рівні Союзу. Рекомендації з безпеки повинні стосуватися адресатів та дій зворотнього зв'язку з органами з розслідування.
- (41) У тому випадку, коли здається, що дії людини пов'язані безпосередньою з причиною аварії або інциденту, увага повинна бути звернена на конкретні обставини і спосіб, в якому рутинні операції виконуються персоналом під час нормальної роботи, в тому числі проект людино-машинного інтерфейсу, придатність процедур, які цілі суперечать один одному, обсягу роботи і будь-яких інших обставин, які можуть вплинути на виникнення, в тому числі фізичного і пов'язаного з роботою стресу, втоми або психологічної придатності.
- (42) Необхідно докласти зусиль для забезпечення того, що високий рівень підготовки і підвищення кваліфікації доступний по всьому Союзу.
- (43) Для того, щоб доповнити і внести поправки до деяких несуттєвих елементів цієї Директиви, право приймати акти відповідно до статті 290 Договору про функціонування Європейського Союзу повинно бути передано Комісії щодо МЗБ (CSMs) і ЦЗБ (CSTs), а також їх перегляд. Це має особливе значення, що Комісія виконує відповідні консультації, в ході своєї підготовчої роботи, в тому числі на рівні експертів. Комісія, при підготовці і складанні делегованих актів, повинна забезпечувати одночасну, своєчасну і належну передачу відповідних документів Європейського Парламенту та Ради.
- (44) Реалізація повноваження повинні бути покладені на Комісію з метою забезпечення однакових умов для реалізації цієї Директиви щодо мандата Агентства до проекту МЗБ (CSMs) і ЦЗБ (CSTs) і поправок до них і зробити відповідні рекомендації Комісії; практичні механізми для цілей сертифікації безпеки; докладні положення, що визначають, які з вимог, викладених в Додатку III повинні застосовуватися для цілей функцій обслуговування, виконаних ремонтних майстерень, включаючи докладні положення, що забезпечують однакове здійснення сертифікації ремонтних майстерень, згідно з відповідними МЗБ (CSMs) і TCI (TSIs); докладні положення, що визначають, які з вимог, викладених в Додатку III повинні застосовуватися для цілей сертифікації осіб, відповідальних за технічне обслуговування, відмінних від вантажних вагонів транспортних засобів, на підставі технічних характеристик таких транспортних засобів, в тому числі докладні положення, що забезпечують однакове виконання умов сертифікації для особи, відповідальної за технічне обслуговування за винятком вантажних

вагонів транспортних засобів, відповідно до відповідним МЗБ (CSMs) і TCI (TSIs) і структури звітності звіту по розслідуванню подій та інцидентів. Ці повноваження повинні здійснюватися відповідно до Регламенту (ЄС) № 182/2011 Європейського Парламенту та Ради ( 9 ) .

- (45) Держави-члени повинні встановити правила щодо штрафних санкцій, які можна застосувати до порушень національних положень, прийнятих відповідно до цієї Директиви, і забезпечити їх виконання. Ці штрафні санкції повинні бути ефективними, пропорційними та стримуючими.
- (46) Оскільки цілі цієї Директиви, а саме координації діяльності в державах-членах, щоб регулювати і контролювати безпеку, розслідування подій та встановлення ЦЗБ (CSTs), МЗБ (CSMs), ПЗБ (CSIs) і загальні вимоги до єдиних сертифікатів безпеки, не можуть бути досягнуті в достатній мірі державами-членами, але може швидше, через їх масштаби і наслідки, може бути краще досягнута на рівні Союзу, Союз може вжити заходів відповідно до принципу субсидіарності, як це передбачено в статті 5 Договору про Європейський Союз. Відповідно до принципу пропорційності, як це викладено в цій статті, ця Директива не виходить за рамки того, що необхідно для досягнення цих цілей.
- (47) Обов'язок транспозиції цієї Директиви в національне законодавство повинно бути обмежене тими положеннями, які представляють собою істотну поправку в порівнянні з Директивою 2004/49/ЄС. Обов'язково транспонуються положення, які без змін виникають відповідно до цієї директиви.
- (48) Ця директива повинна бути без шкоди для зобов'язань держав-членів, що стосуються термінів інкорпорації в національне законодавство директив, яку йшлося в частині В Додатка IV,

ПРИЙНЯЛИ ЦЮ ДИРЕКТИВУ:

## **глава I** **ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ**

### *Стаття 1*

#### **Предмет**

Ця Директива встановлює положення, що забезпечують розвиток і вдосконалення безпеки залізничної системи Союзу і полегшений доступ до ринку для послуг залізничного транспорту по:

- (a) гармонізації нормативно-правової структури в державах-членах;
- (b) визначення відповідальності між суб'єктами в системі залізниць Союзу;
- (c) розробка цілей загальної безпеки ЦЗБ (CSTs) і загальні методи безпеки МЗБ (CSMs) з метою поступового усунення необхідності в національних правилах;
- (d) встановлення принципів видачі, продовження, зміни та обмеження або анулювання сертифікатів безпеки та авторизації;
- (e) вимагає створення для кожної держави-члена національного органу безпеки і органу з розслідування аварій та інцидентів; і
- (f) визначення загальних принципів для управління, регулювання та контролю безпеки на залізничному транспорті.

### *Стаття 2*

#### **сфера**

1. Ця Директива застосовується до системи залізниць в державах-членах, які можуть бути розбиті на підсистеми для структурних і функціональних областей. Вона охоплює вимоги безпеки до системи в цілому, в тому числі безпечного управління інфраструктурою та експлуатації дорожнього руху і взаємодії між залізничними підприємствами, які керують інфраструктурою та іншими суб'єктами в системі залізниць Союзу.

2. Ця Директива не поширюється на:

- (A) метрополітени;



- (Б) трамваї і легкі залізничні транспортні засоби та інфраструктури, що використовуються виключно цими транспортними засобами; або
- (С) мережі, які функціонально відокремлені від іншої частини залізничної системи Союзу і призначені тільки для роботи місцевих, міських або приміських пасажирських перевезень, а також підприємств що працюють виключно на цих мережах.
3. Держави-члени можуть виключити зі сфери застосування заходів, що забезпечують виконання цієї Директиви:
- (а) залізничну інфраструктуру в приватній власності, в тому числі роз'їзди, що використовуються власником або оператором з метою їх відповідної вантажної діяльності або для перевезення людей в некомерційних цілях, а також транспортних засобів, що використовуються виключно на такій інфраструктурі;
  - (б) інфраструктуру і транспортні засоби, зарезервовані для строго локального, історичного чи туристичного використання;
  - (с) легкорейкову інфраструктуру що іноді використовується важкими залізничними транспортними засобами відповідно до умов експлуатації системи швидкісного трамвая, де це необхідно для цілей підключення лише цих транспортних засобів; і
  - (d) транспортні засоби, які використовуються в основному на легкій залізничній інфраструктурі, але оснащені, тільки в цілях підключення, деякими важкими залізничними компонентами, необхідними для того, щоб здійснювати транзит на замкнутій і обмеженій ділянці важкої залізничної інфраструктури.
4. Незважаючи на положення пункту 2, держави-члени можуть прийняти рішення про застосування, в разі необхідності, положення цієї Директиви в метрополітенах і інших локальних системах відповідно до національного законодавства.

### *Стаття 3*

#### **визначення**

Для цілей цієї Директиви застосовуються такі визначення:

- (1) "Залізнична система Союзу" означає, що залізнична система Союзу, як це визначено в пункті (1) статті 2 Директиви (ЄС) 2016/797;
- (2) «Оператор інфраструктури» означає оператор інфраструктури, як це визначено в пункті (2) статті 3 Директиви 2012/34/ЄС Європейського парламенту та Ради ( 10 ) ;
- (3) "Залізничне підприємство" означає залізничне підприємство, як це визначено в пункті (1) статті 3 Директиви 2012/34/ЄС, а також будь-яке інше державне або приватне підприємство, діяльність якого полягає в забезпеченні перевезень вантажів і/або пасажирів залізницею на тій підставі, що підприємство забезпечує тягу, це також включає підприємства, які забезпечують тільки тягу;
- (4) "Технічна специфікація інтероперабельності" "ТСІ" (TSI) означає специфікацію, яка була прийнята відповідно до Директиви (ЄС) 2016/797, за допомогою якої охоплена кожна підсистема або частина підсистеми з метою задоволення основних вимог і забезпечення інтероперабельності залізничної системи Союзу;
- (5) "Цілі загальної безпеки " "ЦЗБ" (CSTs) означає мінімальні рівні безпеки, які повинні бути досягнуті до системи в цілому, і де це можливо, по різних частинах залізничної системи Союзу (такі, як системи звичайних залізниць, високошвидкісні залізничні системи, довгі залізничні тунелі або лінії, що використовуються тільки для вантажного транспорту);
- (6) "Методи загальної безпеки" "МЗБ" (CSMs) означає методи, які описують оцінку рівнів безпеки і досягнення цілей безпеки і відповідності іншим вимогам безпеки;
- (7) "Національний орган безпеки" означає національний орган, який уповноважений щодо виконання завдань з безпеки на залізничному транспорті відповідно до цієї Директиви або будь-який орган, який уповноважений кількома державами-членами щодо виконання цих завдань з метою забезпечення єдиного режиму безпеки;
- (8) "Національні правила" означає усі обов'язкові правила, прийняті в державі-члені,

незалежно від органу, що видав їх, які містять залізничні вимоги безпеки або технічні вимоги, крім тих, які встановлені Союзом або міжнародними правилами, які застосовуються в цій державі-члені на залізничними підприємствами, операторами інфраструктури або третіми особами;

- (9) "Система управління безпекою" означає організацію, заходи і процедури, встановлені оператором інфраструктури або залізничним підприємством, щоб забезпечити безпечне управління своєю діяльністю;
- (10) "уповноважений з розслідування» означає особу, відповідальну за організацію, проведення та контроль розслідування;
- (11) "Аварія" означає небажану або таку, що трапилась без наміру, неочікувану подію або особливий ланцюг таких подій, які мають шкідливі наслідки; аварії поділяються на такі категорії: зіткнення, сходження з рейок; аварії на залізничних переїздах; нещасні випадки з людьми, пов'язані з рухом рухомого складу; пожежі та інші;
- (12) "Серйозна аварія" означає будь-яке зіткнення поїздів або сходження поїздів з рейок, що призвело до загибелі, щонайменше, однієї людини або завдало серйозних травм п'яти або більше особам або призвело до значного пошкодження рухомого складу, інфраструктури або навколишнього середовища, а також будь-які інші схожі аварії які мають очевидний вплив на регулювання безпекою на залізниці або управління безпекою; "значний збиток" означає збиток, який може бути миттєво оцінений органом з розслідувань, і в цілому досягає мінімум 2 мільйонів євро;
- (13) "Інцидент" означає будь-яку подію, крім аварії або серйозної аварії, що впливають на безпеку залізничних перевезень;
- (14) "Розслідування" означає процес, що проводиться з метою попередження аварій та інцидентів, який включає збір і аналіз інформації, підготовку висновків, включаючи встановлення причин і, в разі необхідності, вироблення рекомендацій щодо забезпечення безпеки;
- (15) "Причина" означає дії, упущення, події або умови, або їх комбінацію, яка призвела до аварії або інциденту;
- (16) "Легкорейковий" означає міську та/або приміську залізничну транспортну систему з удароміцністю С-III або С-IV (відповідно до EN 15227: 2011) та максимальну міцність транспортного засобу 800 кН (поздовжнє стискуюче зусилля в області з'єднання ); легкі залізничні системи можуть мати свої власні правила руху, або мати спільні з дорожнім рухом, і, як правило, не обмінюються транспортними засобами з пасажирськими або вантажними перевезеннями далекого слідування ;
- (17) "Орган з оцінки" означає підприємство, яке було уповноважено або призначено нести відповідальність за діяльність з оцінки відповідності, включаючи калібрування, випробування, сертифікацію та інспекції; орган з оцінки відповідності класифікується як «уповноважений орган» після уповноваження державою-членом; орган з оцінки відповідності класифікується як "призначений орган" після призначення державою-членом;
- (18) "Складові інтероперабельності" означає складові інтероперабельності, як це визначено в пункті (7) статті 2 Директиви (ЄС) 2016/797;
- (19) "Утримувач" означає фізичну або юридичну особу, яка, будучи власником транспортного засобу або має право на його використання, експлуатує транспортний засіб в якості транспортного засобу і зареєстрований в цій іпостасі в реєстрі транспортного засобу, зазначеного в статті 47 Директиви ( ЄС) 2016/797;
- (20) "Суб'єкт, який відповідає за технічне обслуговування "( СВТО "ЕСМ") означає юридичну особу, відповідальну за технічне обслуговування транспортного засобу, а також зареєстрований у цій іпостасі в реєстрі транспортного засобу, зазначеного в статті 47 Директиви (ЄС) 2016/797;

- (21) "Транспортний засіб" означає залізничний транспортний засіб, придатний для руху на колесах залізничними лініями, з або без тяги; транспортний засіб складається з однієї або декількох структурних і функціональних підсистем;
- (22) "Виробник" означає виробника, як визначено в пункті (36) статті 2 Директиви (ЄС) 2016/797;
- (23) "Вантажовідправник" означає підприємство, яке надає вантаж або від свого імені або для третіх осіб;
- (24) "Вантажоодержувач" означає будь-яку фізичну або юридичну особу, яка отримує вантаж відповідно до договору перевезення; якщо транспортна операція здійснюється без договору перевезення, будь-яка фізична або юридична особа, яка бере на себе відповідальність за вантаж по його прибутті, повинна вважатися вантажоодержувачем;
- (25) "Завантажувач" означає підприємство, яке завантажує упаковані вантажі, невеликі контейнери або переносні цистерни в або на вагон або контейнер, або який завантажує контейнер, контейнер для масових вантажів, багатоелементний газовий контейнер, контейнер-цистерна або переносну цистерну на вагон;
- (26) «Розвантажувач» означає підприємство, яке видаляє контейнер, контейнер для масових вантажів, багатоелементний газовий контейнер, контейнер-цистерну або переносну цистерну з вагона, або будь-яке підприємство, яке вивантажує упаковані вантажі, невеликі контейнери або переносні цистерни з або від вагона або контейнера, або будь-яке підприємство, яке розвантажує вантажі з цистерни (вагона-цистерни, знімної цистерни, переносної цистерни або контейнера-цистерни), або з вагона-батареї або контейнера багатоелементного газового, або з вагона, великого контейнера або малого контейнера для перевезення вантажів навалом або насипного-контейнера;
- (27) "Наповнювач" означає підприємство, яке завантажує вантаж в цистерну (в тому числі вагон-цистерну, вагон з знімною цистерною, переносну цистерну або контейнер-цистерну), в вагон, великий контейнер або малий контейнер для перевезення вантажів навалом, або в вагон-батарею або контейнер багатоелементний газовий;
- (28) "Опорожнювач" означає підприємство, яке видаляє вантаж з цистерни (в тому числі вагона-цистерни, вагона з знімною цистерною, переносної цистерни або контейнера-цистерни), вагона, великого контейнера або малого контейнера для перевезення вантажів навалом або з вагон-батареї або контейнера багатоелементного газового;
- (29) "Перевізник" означає підприємство, яке здійснює транспортну операцію відповідно до договору перевезення;
- (30) "Підприємство-замовник" означає державну або приватну особу, яка замовляє розробку і/або будівництво або відновлення або модернізацію підсистеми;
- (31) "Тип діяльності" означає тип що характеризується пасажирськими перевезеннями, в тому числі наявністю чи відсутністю високошвидкісних перевезень, вантажними перевезеннями, в тому числі наявністю чи відсутністю перевезення небезпечних вантажів, а також лише маневровими послугами;
- (32) «Масштаби діяльності» означає масштаб що характеризується числом пасажирів і/або обсягом товарів і передбачуваним розміром залізничного підприємства з точки зору числа співробітників, що працюють в залізничному секторі (тобто, як мікро, малі, середні або великого розміру підприємства);
- (33) "Область діяльності" означає мережу або мережі в межах однієї або декількох держав-членів, де залізничне підприємство має намір працювати.

## Роль суб'єктів в системі залізниць Союзу в розробці та вдосконаленні безпеки на залізницях

1. З метою розвитку та підвищення безпеки на залізницях, держави-члени, в межах своєї компетенції, зобов'язані:
  - (a) гарантувати, що безпека на залізницях, як правило, зберігається і, якщо це можливо, постійно вдосконалюється, беручи до уваги розвиток права Союзу і міжнародних норм і технічного і наукового прогресу, і приділяти пріоритетну увагу запобіганню нещасних випадків;
  - (b) забезпечити, щоб усе чинне законодавство здійснювалось у відкритій і недискримінаційній основі, сприяючи розвитку єдиної європейської залізничної транспортної системи;
  - (c) забезпечити, щоб заходи з розробки та вдосконалення безпеки на залізничному транспорті брали до уваги необхідність системного підходу;
  - (d) гарантувати, що відповідальність за безпечну експлуатацію залізничної системи Союзу і контролю ризиків, пов'язаних з ним покладено на операторів інфраструктурою і залізничні підприємства, кожен зі свого боку системи, зобов'язуючи їх:
    - (i) здійснити необхідні заходи з управління ризиком, про який йдеться в пункті (a) статті 6 (1), при необхідності у співпраці один з одним;
    - (ii) застосовувати правила Союзу і національні правила;
    - (iii) створювати системи управління безпекою відповідно до цієї Директиви;
  - (e) без шкоди для цивільної відповідальності відповідно до вимог законодавства держав-членів повинні забезпечувати, щоб кожен оператор інфраструктури і кожне залізничне підприємство відповідали за свою частину системи і її безпечну експлуатацію, включаючи поставку матеріалів та укладення договорів послуг по відношенню до користувачів послуг, клієнтів, зацікавлених працівників та інших суб'єктів, зазначених в пункті 4;
  - (f) розробляти і публікувати річні плани з безпеки, що встановлюють заходи, передбачені для досягнення ЦЗБ (CSTs); і
  - (g) де це доцільно, підтримувати Агентство в моніторингу розвитку залізничної безпеки в Союзі.
2. Агентство повинно забезпечити, в межах своєї компетенції, що безпека залізниць, як правило, зберігається і, якщо це можливо, постійно вдосконалюється, беручи до уваги розвиток законів Союзу та технічного і наукового прогресу і віддаючи пріоритет попередження серйозних аварій.
3. Залізничні підприємства та оператори інфраструктурою зобов'язані:
  - (a) здійснити необхідні заходи з управління ризиком, зазначеним у пункті (a) статті 6 (1), при необхідності, у співпраці один з одним і з іншими учасниками;
  - (b) брати до уваги в своїх системах управління безпекою, ризики, пов'язані з діяльністю інших учасників і третіх осіб;
  - (c) де це доречно, за контрактом зобов'язати інші суб'єкти, зазначені в пункті 4 і що мають потенційний вплив на безпечну експлуатацію залізничної системи Союзу, здійснювати заходи з контролю за ризиками; і
  - (d) забезпечити, щоб їх підрядники здійснювали заходи з контролю ризиків шляхом застосування МЗБ (CSMs) для моніторингу процесів, викладених в МЗБ (CSMs) з моніторингу, згаданих в пункті (c) статті 6 (1), і що це передбачено в контрактних угодах, які підлягають розкриттю на запит Агентства або національного органу безпеки.
4. Без шкоди для відповідальності залізничних підприємств та операторів інфраструктурою, зазначених в пункті 3, особи, відповідальні за технічне обслуговування і всі інші суб'єкти, які мають потенційний вплив на безпечну експлуатацію системи залізниць Союзу, в тому числі виробники, постачальники обслуговування, утримувачі, постачальники послуг, підрядні організації, перевізники, вантажовідправники, вантажоодержувачі, навантажувачі, розвантажувачі, наповнювачі та опорожнювачі, повинні:

- (a) здійснити необхідні заходи з управління ризиками, в разі необхідності у співпраці з іншими учасниками;
- (b) переконатися, що підсистеми, аксесуари, обладнання та послуги, що надаються ними відповідають встановленим вимогам і умовам використання, так що вони можуть безпечно експлуатуватися зацікавленим залізничним підприємством і/або оператором інфраструктурою.
5. Залізничні підприємства, оператори інфраструктурою і будь-які суб'єкти, згадані в пункті 4, які виявляють або визнають про загрозу безпеці, пов'язану з дефектами і будівельними невідповідностями або несправностями технічного обладнання, в тому числі структурних підсистем, повинні, в межах їх відповідної компетенції:
- (a) приймати будь-які необхідні коригувальні заходи для вирішення виявлених загроз безпеки;
- (b) повідомляти про ці ризики відповідні сторони, з тим щоб дати їм можливість приймати будь-які необхідні подальші заходи щодо виправлення становища, щоб забезпечити безперервне досягнення показників безпеки залізничної системи Союзу. Агентство може створити інструмент, який полегшує цей обмін інформацією між відповідними суб'єктами, беручи до уваги конфіденційність користувачів, що беруть участь, результати аналізу витрат і вигод, а також комп'ютерні програми і реєстри вже створені Агентством.
6. У разі обміну транспортними засобами між залізничними підприємствами, всі зацікавлені сторони будуть обмінюватися усією необхідною інформацією з метою безпечної експлуатації, що стосуються, зокрема, але не виключно, про стан та історію даного транспортного засобу, елементи файлів технічного обслуговування з метою оперативного контролю простежуваності операцій по навантаженню і товарних накладних.

#### *Стаття 5*

### **Показники загальної безпеки (ПЗБ (CSIs))**

1. З метою полегшення оцінки досягнення ЦЗБ (CSTs) і забезпечити для моніторингу загального розвитку залізничної безпеки, держави-члени повинні збирати інформацію про ПЗБ (CSIs) через щорічні доповіді національних органів безпеки, зазначених в статті 19.
2. ПЗБ (CSIs) викладені в Додатку I.

#### *Стаття 6*

### **Методи загальної безпеки (МЗБ (CSMs))**

1. МЗБ (CSMs) повинні описати, як рівні безпеки, досягнення цілей безпеки і відповідності іншим вимогам безпеки оцінюються, в тому числі, в разі необхідності, за допомогою незалежного органу з оцінки, шляхом розробки і визначення:
- (a) оцінки ризиків і оцінки методів;
- (b) методів оцінки відповідності вимогам сертифікатів безпеки та авторизацій безпеки, виданих відповідно до статей 10 і 12;
- (c) методів нагляду, які повинні застосовуватися національними органами безпеки і методів моніторингу, які будуть застосовуватися залізничними підприємствами, які керують інфраструктурою і юридичних осіб, відповідальних за технічне обслуговування;
- (d) методів оцінки рівня безпеки та показників безпеки залізничних операторів на національному рівні та рівні Союзу;
- (e) методів оцінки досягнення цілей безпеки на національному рівні та рівні Союзу; і
- (f) будь-яких інших методів, що охоплюють процес системи управління безпекою, які повинні бути узгоджені на рівні Союзу.
2. Комісія, за допомогою імплементації акту, доручає Агентству підготовку проекту МЗБ (CSMs) і поправки до нього і надати відповідні рекомендації Комісії, на основі чіткого обґрунтування необхідності нового або зміненого МЗБ (CSM) і його вплив на існуючі правила і на рівні безпеки залізничної системи Союзу. Ці акти повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданої в статті 28 (3). Якщо комітет, згаданий у статті 28

(«Комітет») не надає ніякої думки, Комісія не приймає проект імплементації акта, і застосовується третій підпункт статті 5 (4) Регламенту (ЄС) №182/2011.

Розробка, прийняття і розгляд МЗБ (CSMs) повинні враховувати думки користувачів, національних органів безпеки і зацікавлених сторін, в тому числі соціальних партнерів, де це доречно. Рекомендації повинні містити звіт про результати цієї консультації і доповідь з оцінкою впливу нового або зміненого МЗБ (CSM), який повинен бути прийнятий.

3. В ході здійснення доручення, згаданого в пункті 2, комітет повинен бути систематично і регулярно інформований Агентством або Комісією про підготовчу роботу по МЗБ (CSMs). В ході цієї роботи Комісія може адресувати Агентству будь-які корисні рекомендації, що стосуються МЗБ (CSMs) і аналізу витрат і вигод. Зокрема, Комісія може вимагати, щоб Агентством були розглянуті альтернативні рішення, і щоб оцінка витрат і вигод від цих альтернативних рішень були викладені в доповіді, що додається до проекту МЗБ (CSMs).

Комісії повинна бути надана допомога комітетом для завдань, згаданих в першому абзаці.

4. Комісія розглядає рекомендацію, видану Агентством з метою перевірки того, що доручення, згадане в пункті 2 виконано. У разі, якщо доручення не виконане, Комісія вказує пункти доручення, які не були виконані і просить Агентство переглянути свою рекомендацію. З обґрунтованих причин, Комісія може прийняти рішення про зміну доручення, наданого Агентству відповідно до процедури, викладеної в пункті 2.

Комісії повинна бути надана допомога комітетом для завдань, згаданих в першому абзаці.

5. МЗБ (CSMs) повинні переглядатись через регулярні проміжки часу, з урахуванням досвіду, накопиченого в результаті їх застосування та світового розвитку залізничної безпеки і з метою підтримки в цілому і, якщо це можливо, безперервно покращувати безпеку.

6. На підставі рекомендації, виданої Агентством і після перевірки, згаданої в пункті 4 цієї статті, Комісія повинна мати право приймати делеговані акти відповідно до статті 27, що стосується змісту CSMs, і будь-які поправки до нього ,

7. Держави-члени повинні внести необхідні зміни в свої національні правила в світлі прийнятих CSMs і поправок до них без затримки.

#### *Стаття 7*

### **Цілі загальної безпеки ( ЦЗБ (CSTs))**

1. ЦЗБ (CSTs) встановлюють мінімальні рівні безпеки, які повинні бути досягнуті до системи в цілому, і, де це можливо, різними частинами залізничної системи в кожній державі-члені і в Союзі. ЦЗБ (CSTs) можуть бути виражені з точки зору критеріїв прийнятності ризику або цільових рівнів безпеки і повинні брати до уваги, зокрема:

(а) індивідуальні ризики, пов'язані з пасажирями, персоналом, включаючи співробітників або підрядників, користувачів переїздів та інших, а також без шкоди для існуючих національних і міжнародних норм відповідальності, індивідуальні ризики, пов'язані з порушниками;

(б) соціальні ризики.

2. Комісія, за допомогою імплементації акту, доручає Агентству підготовку проекту ЦЗБ (CSTs) і поправки до нього і надати відповідні рекомендації Комісії, на основі чіткого обґрунтування необхідності нових або змінених ЦЗБ (CSTs) і їх впливу на існуючі правила. Ці акти повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданої в статті 28(3). Якщо комітет не надає ніякої думки, Комісія не приймає проект імплементації акта, і застосовується третій підпункт статті 5 (4) Регламенту (ЄС) №182/2011.

3. В ході здійснення доручення, згаданого в пункті 2, комітет повинен бути систематично і регулярно інформований Агентством або Комісією про підготовчу роботу по ЦЗБ (CSTs). В ході цієї роботи Комісія може адресувати Агентству будь-які корисні рекомендації, що стосуються ЦЗБ (CSTs) і аналізу витрат і вигод. Зокрема, Комісія може вимагати, щоб Агентством були розглянуті альтернативні рішення, і щоб оцінка витрат і вигод від цих альтернативних рішень були викладені в доповіді, що додається до проекту ЦЗБ (CSTs).

Комісії повинна бути надана допомога комітетом для завдань, згаданих в першому абзаці.

4. Комісія розглядає рекомендацію, видану Агентством з метою перевірки того, що доручення, згадане в пункті 2 виконано. У разі, якщо доручення не виконане, Комісія вказує пункти доручення, які не були виконані і просить Агентство переглянути свою рекомендацію. З обґрунтованих причин, Комісія може прийняти рішення про зміну доручення, наданого Агентству відповідно до процедури, викладеної в пункті 2.

Комісії повинна бути надана допомога комітетом для завдань, згаданих в першому абзаці.

5. ЦЗБ (CSTs) повинні переглядатися через регулярні проміжки часу, беручи до уваги глобальний розвиток безпеки на залізницях. Переглянуті ЦЗБ (CSTs) повинні відображати будь-яку з пріоритетних областей, де повинна бути додатково покращена безпека.

6. На підставі рекомендації, виданої Агентством і після перевірки, згаданої в пункті 4 цієї статті, Комісія повинна мати право приймати делеговані акти відповідно до статті 27, що стосується змісту ЦЗБ (CSTs), і будь-які поправки до них.

7. Держави-члени повинні внести необхідні зміни в свої національні правила, з тим щоб домогтися принаймні ЦЗБ (CSTs), і будь-яких переглянутих ЦЗБ (CSTs), відповідно до графіка реалізації, прикріплених до них. Ці поправки повинні бути прийняті до уваги в щорічних планах безпеки, зазначених в пункті (е) статті 4 (1). Держави-члени повинні повідомити ці правила Комісії відповідно до статті 8.

### *Стаття 8*

#### **Національні правила в області безпеки**

1. Національні правила повідомлені до 15 червня 2016 року у відповідності з Директивою 2004/49/ЄС, повинні використовуватись якщо вони:

- (а) потрапляють в один з типів, визначених відповідно до Додатку II; і
- (б) сумісні з законодавством Союзу, в тому числі, з ТCI (TSIs), ЦЗБ (CSTs) і МЗБ (CSMs); і
- (с) не призведуть до свавільної дискримінації чи прихованого обмеження на залізничному транспорті операції між державами-членами.

2. До 16 червня 2018 року, держави-члени повинні переглянути національні правила, зазначені в пункті 1 і скасувати:

- (а) будь-яке національне правило, яке не було повідомлене або яке не задовольняє критеріям, зазначеним у пункті 1;
- (б) будь-яке національне правило, яке втратило силу у відповідності з правом Союзу, в тому числі у відповідності з конкретними ТCI (TSIs), ЦЗБ (CSTs) і МЗБ (CSMs).

З цією метою держави-члени можуть використовувати засіб управління правилом, згаданий в статті 27 (4) Регламенту (ЄС) 2016/796 і може просити Агентство вивчити конкретні правила щодо критеріїв, зазначених у цьому пункті.

3. Держави-члени можуть встановити нові національні правила, відповідно до цієї Директиви тільки в наступних випадках:

- (а) якщо правила, що стосуються існуючих методів безпеки не охоплені МЗБ (CSM);
- (б) якщо чинні правила залізничної мережі ще не охоплені ТCI (TSIs);
- (с) в якості невідкладного запобіжного заходу, зокрема, після аварії або інциденту;
- (д) якщо вже повідомлене правило повинно бути переглянуте;
- (е) якщо правила, що стосуються вимог з безпеки до персоналу, який виконує критично важливі завдання, в тому числі критеріїв відбору, фізичної та психологічної придатності та професійної підготовки, ще не охоплені ТCI (TSIs), або Директивою 2007/59/ЄС Європейського парламенту та Ради ( 11 ) .

4. Держави-члени повинні представити проект нового національного правила для Агентства і Комісії, через відповідну інформаційну систему відповідно до статті 27 Регламенту (ЄС) 2016/796, для своєчасного розгляду, в межах термінів, зазначених у статті 25 (1) Регламенту (ЄС) 2016/796, до очікуваного введення в національну правову систему запропонованого нового правила, забезпечуючи обґрунтування його впровадження. Держави-члени повинні

забезпечити, щоб проект був досить досконалий, щоб дозволити Агентству здійснити свою експертизу відповідно до статті 25 (2) Регламенту (ЄС) 2016/796.

5. У разі термінових превентивних заходів, держави-члени можуть прийняти і застосовувати нове правило негайно. Це правило повинне бути повідомлене відповідно до статті 27 (2) Регламенту (ЄС) 2016/796 і з урахуванням оцінки Агентства відповідно до статті 26 (1), (2) і (5) Регламенту (ЄС) 2016/796.

6. Якщо Агентство вважає що будь-яке національне правило, будь воно повідомлене чи ні, яке стало зайвим або знаходиться в конфлікті з МЗБ (CSMs) або з будь-яким іншим законом, прийнятим Союзом після застосування національного правила, застосовується процедура передбачена в статті 26 регламенту (ЄС) 2016/796.

7. Держави-члени повинні повідомляти Агентство та Комісію про національні правила які вони приймають. Вони повинні використовувати відповідну інформаційну систему відповідно до статті 27 Регламенту (ЄС) 2016/796. Держави-члени повинні забезпечити, щоб існуючі національні правила були легко доступні, у вільному доступі і сформульовані в термінології, яку всі зацікавлені сторони можуть зрозуміти. Державу-члена можуть попросити надати додаткову інформацію про свої національні правила.

8. Держави-члени можуть прийняти рішення не повідомляти правила і обмеження строго локального характеру. У таких випадках держави-члени зазначають про такі правила і обмеження в реєстрах інфраструктури, зазначених в статті 49 Директиви (ЄС) 2016/797 або вказують заяву в мережі, згадану в статті 27 Директиви 2012/34/ЄС, де ці правила і обмеження опубліковані.

9. Національні правила повідомлені згідно з цією статтею, не підлягають процедурі повідомлення, передбаченій Директивою (ЄС) 2015/1535 Європейського парламенту і Ради (12).

10. Проект національних правил та існуючі національні правила повинні бути розглянуті Агентством відповідно до процедур, викладених в статтях 25 і 26 Регламенту (ЄС) 2016/796.

11. Без шкоди для положень пункту 8, національні правила не повідомлені відповідно до цієї статті, не застосовуються для цілей цієї Директиви.

### *Стаття 9*

#### **Системи управління безпекою польотів**

1. Оператори інфраструктури та залізничні підприємства встановлюють свої системи управління безпекою, щоб гарантувати, що залізнична система Союзу може досягти принаймні ЦЗБ (CSTs), і відповідає вимогам безпеки встановленим в TCI (TSIs), і що застосовуються відповідні частини МЗБ (CSMs) і національних правил які повідомлені відповідно до статті 8.

2. Система управління безпекою повинна бути задокументована у всіх відповідних частинах і, зокрема, повинна описувати розподіл обов'язків всередині організації оператора інфраструктури або залізничного підприємства. Він повинен показати, як контроль забезпечується за рахунок управління на різних рівнях, як залучаються співробітники та їх представники на всіх рівнях і як забезпечується постійне вдосконалення системи управління безпекою. Там повинно бути чітке зобов'язання постійно застосовувати знання людського фактора і методів. За допомогою системи управління безпекою, оператори інфраструктурою і залізничні підприємства повинні сприяти формуванню культури взаємної довіри, впевненості та навчання, в яких співробітники заохочуються вносити свій вклад в розвиток безпеки, забезпечуючи при цьому конфіденційність.

3. Система управління безпекою повинна містити такі основні елементи:

- (a) політика безпеки затверджується керівником організації і доведена до відома всіх співробітників;
- (b) якісні та кількісні цілі організації для підтримки і підвищення рівня безпеки, а також плани і процедури для досягнення цих цілей;
- (c) процедури для задоволення існуючих, нових і змінених технічних і експлуатаційних



стандартів або інших розпорядчих умов викладених в TCI (TSIs), національних правилах згаданих в статті 8 та Додатку II та інших відповідних правилах або рішеннях органів влади;

- (d) процедури для забезпечення дотримання стандартів та інших розпорядчих умовах протягом всього життєвого циклу обладнання та операцій;
- (e) процедури і методи для виявлення ризиків, проведення оцінки ризику і реалізації заходів контролю ризику при кожній зміні умов експлуатації або введення нового матеріалу що накладає нові ризики на інфраструктуру або інтерфейс людина-машина-організація;
- (f) надання програм підготовки персоналу та систем для забезпечення того, що компетенція персоналу підтримується і що завдання виконуються відповідним чином, у тому числі заходи щодо фізичної та психологічної придатності;
- (g) механізми для надання достатньої інформації всередині організації і, в разі необхідності, між організаціями системи залізничного транспорту;
- (h) процедури та формати для документування інформації про безпеку і призначення процедури контролю конфігурації життєво важливої інформації про безпеку;
- (i) процедури, що гарантують, що аварії, інциденти, окремі помилки і інші небезпечні події, будуть повідомлені, досліджені, проаналізовані і що будуть виконані необхідні профілактичні заходи;
- (j) конкретні положення планів дій, тривоги та інформування в разі виникнення надзвичайної ситуації, погоджені з відповідними державними органами; і
- (k) положення для періодичних внутрішніх аудитів системи управління безпекою.

Оператори інфраструктурою і залізничні підприємства повинні включати в себе будь-який інший елемент, необхідний для покриття ризиків безпеки, відповідно до оцінки ризиків, пов'язаних з їх власною діяльністю.

4. Система управління безпекою повинна бути адаптована до типу, ступеня, площі операцій та інших умов діяльності що проводиться. Вона забезпечує контроль всіх ризиків, пов'язаних з діяльністю оператора інфраструктурою або залізничного підприємства, в тому числі на поставку технічного обслуговування, без шкоди для положень статті 14, а також матеріалів, а також використання підрядників. Без шкоди для існуючих національних і міжнародних правил відповідальності, система управління безпекою повинна також брати до уваги, де це доречно і розумно, ризики, що виникають в результаті діяльності іншими суб'єктами згаданими в статті 4.

5. Система управління безпекою будь-якого оператора інфраструктурою повинна враховувати наслідки операцій різними залізничними підприємствами по мережі і повинна передбачати всі залізничні підприємства, щоб мати можливість працювати відповідно до TCI (TSIs) і національних правила і умов встановлених в їхньому сертифікаті безпеки.

Системи управління безпекою, повинні бути розроблені з метою координації аварійно-рятувальних процедур оператора інфраструктури з усіма залізничними підприємствами, які працюють на його інфраструктурі, а також з аварійно-рятувальними службами, з тим щоб сприяти швидкому втручання аварійно-рятувальних служб, а також з будь-якою іншою стороною які можуть бути залучені в надзвичайній ситуації. Для прикордонної інфраструктури, співпраця між відповідними операторами інфраструктурою має сприяти необхідній координації та забезпеченню готовності компетентних аварійно-рятувальних служб по обидва боки кордону.

Після серйозної аварії, залізничне підприємство повинно надавати допомогу жертвам, допомагаючи їм в процедурах розгляду скарг відповідно з законодавства Союзу, зокрема Регламенту (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту і Ради (13), без шкоди для зобов'язань інших сторін. Така допомога повинна використовувати канали для спілкування з сім'ями жертв і включати в себе психологічну підтримку жертв аварії та членів їх сімей.

6. До 31 травня кожного року, всі оператори інфраструктурою і залізничні підприємства повинні представити в національний орган безпеки щорічний звіт про безпеку щодо попереднього календарного року. Звіт безпеки повинен містити:

- (a) інформацію про те, як цілі корпоративної безпеки в організації будуть виконані і результати планів щодо забезпечення безпеки;
- (b) звіт про розробку національних показників безпеки, а також про ПЗБ (CSIs), зазначені в статті 5, в тій мірі, як це має відношення до організації звітності;
- (c) результати внутрішнього аудиту безпеки;
- (d) зауваження про недоліки і несправності залізничних операцій і управління інфраструктурою, які можуть мати відношення до національного органу безпеки, включаючи короткий виклад інформації, представленої відповідними суб'єктами відповідно до пункту (б) статті 4 (5); і
- (e) доповідь про застосування відповідних МЗБ (CSMs).

7. На основі інформації, представленої національними органами безпеки відповідно до статей 17 і 19, Агентство може звернутися з рекомендацією до Комісії по МЗБ (CSM), що охоплює елементи системи управління безпекою, які повинні бути узгоджені на рівні Союзу, в тому числі за допомогою узгоджених стандартів, як це зазначено в пункті (e) статті 6 (1). В такому випадку застосовуються стаття 6 (2).

### **глава III**

## **СЕРТИФІКАТИ БЕЗПЕКИ ТА АВТОРИЗАЦІЇ БЕЗПЕКИ**

### *Стаття 10*

#### **Єдиний сертифікат безпеки**

1. Без шкоди для положень пункту 9, доступ до залізничної інфраструктури повинні надаватися тільки залізничним підприємствам, які мають єдиний сертифікат безпеки, виданий Агентством відповідно до пунктів 5-7, або національним органом безпеки відповідно до пункту 8.

Мета єдиного сертифікату безпеки полягає в наданні доказів того, що залізничне підприємство створило система управління безпекою, і що воно здатне безпечно працювати в визначеній області діяльності.

2. У своїй заявці на єдиний сертифікат безпеки, залізничне підприємство повинне визначити тип і ступінь залізничних операцій, які охоплюються і передбачуваними областями діяльності.

3. Заявка на єдиний сертифікат безпеки повинна супроводжуватися файлом, що включає документальні докази, що:

- (a) залізничне підприємство створило свою систему управління безпекою відповідно до статті 9, і що вона відповідає вимогам, викладеним в ТСІ (TSIs), МЗБ (CSMs) і ЦЗБ (CSTs) і в інших відповідних законодавчих актах з метою контролю ризиків і безпечного надання в мережі транспортних послуг; і
- (b) залізничне підприємство, де це може бути застосовано, відповідає вимогам, викладеним у відповідних національних правилах, зареєстрованих відповідно до статті 8.

Ця програма і інформація про всі додатки, етапи відповідних процедур і їх результати, а також, де це може бути застосовано, запити та рішення Апеляційного ради, повинні бути представлені через пункт "єдиного вікна" згаданий в статті 12 Регламенту ( ЄС) 2016/796.

4. Агентство, або у випадках передбачених пунктом 8 національний орган безпеки, видає єдиний сертифікат безпеки, або повідомляє заявника про своє негативне рішення, протягом заздалегідь визначеного і розумного періоду часу, і, у всякому разі, не більше ніж через 4 місяці після того як заявником була подана вся інформація, як необхідна так будь-яка запитана додаткова інформація. Агентство, або у випадках, передбачених пунктом 8 національний орган безпеки, повинні застосовувати практичні заходи по процедурі сертифікації, котра буде встановлена в імплементованому акті, як про це йдеться в пункті 10.

5. Агентство видає єдиний сертифікат безпеки для залізничних підприємств, які мають області діяльності в одному або декількох державах-членах. Для видачі такого сертифіката, Агентство повинно:

(a) оцінити елементи, викладені в пункті (a) пункту 3; і

(b) негайно передати файл залізничного підприємства в повному обсязі до національних органів безпеки, яких торкається передбачувана область діяльності для оцінки елементів, викладених в пункті (b) пункту 3.

В рамках вищевказаних оцінок, Агентство або національні органи безпеки повинні бути уповноважені проводити відвідування і інспекції на об'єктах залізничного підприємства та аудиту, а також може запросити відповідну додаткову інформацію. Агентство і національні органи безпеки повинні координувати організацію таких відвідувань, перевірок та інспекцій.

6. Протягом 1 місяця з моменту отримання заявки на отримання єдиного сертифікату безпеки, Агентство інформує залізничне підприємство, що файл є повним або запросити відповідну додаткову інформацію, встановивши розумний термін для їх надання. Що стосується повноти, актуальності та узгодженості файлу, Агентство може також оцінити елементи, викладені в пункті (b) пункту 3.

Агентство має в повній мірі враховувати результати оцінки відповідно до пункту 5, перш ніж приймати рішення про видачу єдиного сертифікату безпеки.

Агентство приймає на себе повну відповідальність за будь-які єдині сертифікати безпеки які воно видало.

7. У разі, якщо Агентство не згоден з негативною оцінкою, проведеною одним або декількома національними органами безпеки відповідно до пункту (b) пункту 5, то він повинен повідомити про це орган або органи, про який йде мова, з викладенням причин своєї незгоди. Агентство і національний орган безпеки або органи повинні співпрацювати з метою узгодження взаємоприйнятної оцінки. У разі необхідності, Агентство та національний орган безпеки або органи можуть прийняти рішення залучити залізничне підприємство. Якщо взаємоприйнятні оцінки не можуть бути узгоджені протягом 1 місяця після того, як Агентство повідомило національний орган безпеки або органи про свою незгоду, Агентство приймає остаточне рішення, якщо національний орган безпеки або влада не передали це питання на арбітраж до Апеляційної Ради визначеної відповідно до статті 55 Регламенту (ЄС) 2016/796. На прохання національного органу безпеки або органів, протягом 1 місяця, Апеляційна Рада приймає рішення про те, щоб підтвердити проект рішення Агентства.

У разі, якщо Апеляційний Рада погоджується з Агентством, Агентство приймає рішення без зволікання.

Якщо Апеляційний рада згодна з негативною оцінкою національного органу безпеки, Агентство повинно надати єдиний сертифікат безпеки з областю діяльності, за винятком частини мережі, яка отримала негативну оцінку.

У разі, якщо агентство не погоджується з позитивною оцінкою одного або декількох органів національної безпеки відповідно до пункту (b) пункту 5, він інформує про це орган або органи, про які йде мова, з викладенням причин своєї незгоди. Агентство і національний орган безпеки або органи повинні співпрацювати з метою узгодження взаємоприйнятної оцінки. У разі необхідності, Агентство та національний орган безпеки або органи можуть прийняти рішення залучити заявника. Якщо взаємоприйнятні оцінки не можуть бути узгоджені протягом 1 місяця після того, як Агентство повідомило національний орган безпеки або органи про свою незгоду, Агентство приймає остаточне рішення.

8. У разі, якщо область діяльності обмежена однією державою-членом, національний орган з безпеки цієї держави-члена може, під свою відповідальність, на прохання заявника, видати єдиний сертифікат безпеки. Для того, щоб видавати такі сертифікати, національний орган безпеки повинен оцінити файл по відношенню до всіх елементів, зазначених у пункті 3, і застосовувати практичні заходи, які викладені в імplementованих актах, зазначених у пункті 10. У рамках вищевказаних оцінок, національний орган безпеки повинен бути уповноважений

проводити відвідування і інспекції на об'єктах залізничного підприємства та аудиту. Протягом 1 місяця з моменту отримання заяви, національний орган безпеки інформує заявника про те, що файл є повним або запросити відповідну додаткову інформацію. Єдиний сертифікат безпеки також повинен бути дійсним без розширення області діяльності для залізничних підприємств, які подорожують на станції в сусідніх державах-членах з аналогічними характеристиками мережі і іншими аналогічними правилами експлуатації, коли ці станції знаходяться близько до кордону, після консультації з компетентним національним органом безпеки. Ці консультації можуть проводитися на індивідуальній основі для кожного випадку або бути викладені в угоді про транскордонну співпрацю між державами-членами та національними органами безпеки.

Національний орган з безпеки приймає на себе повну відповідальність за будь-які єдині сертифікати безпеки які він видав.

9. Держава-член може дозволити операторам третіх країн досягти станції на своїй території, яка призначена для транскордонних операцій і розташована близько до кордону цієї держави-члена, не вимагаючи єдиного сертифікату безпеки, за умови, що відповідний рівень безпеки забезпечується за рахунок :

- (a) прикордонної угоди між державою-членом і сусідньою третьою країною; або
- (b) договірних відносин між оператором третьої країни і залізничного підприємства або оператора інфраструктурою, що має єдиний сертифікат безпеки або авторизацію безпеки на експлуатацію цієї мережі, за умови, що окремі аспекти положень, пов'язані з безпекою, були належним чином відображені в їх системі управління безпекою.

10. 16 червня 2018 року, Комісія приймає, шляхом імплементації актів, практичні заходи що визначають:

- (a) як вимоги до єдиного сертифіката безпеки, викладені в цій статті, повинні бути виконані заявником і перелік необхідних документів;
- (b) деталі процесу сертифікації, такі як процедурні етапи та терміни для кожної стадії процесу;
- (c) як вимоги, викладені в цій статті, повинні дотримуватися Агентством і національним органом безпеки на різних етапах процесу подачі заявки та сертифікації, в тому числі в оцінці файлів заявників; і
- (d) термін дії єдиних сертифікатів безпеки, виданих Агентством або національними органами безпеки, зокрема, в разі оновлення якого-небудь єдиного сертифікату безпеки в результаті змін типу, масштабу і області діяльності.

Ці імplementовані акти повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданої в статті 28 (3). Вони повинні брати до уваги досвід, накопичений в ході реалізації Регламенту Комісії (ЄС) №653/2007 (14) та Регламенту Комісії (ЄУ) №1158/2010 (15) і досвід, накопичений в ході підготовки угод про співпрацю, про які говориться в статті 11 (1).

11. Єдині сертифікати безпеки повинні містити тип і обсяг залізничних операцій, які охоплюються і область діяльності. Єдиний сертифікат безпеки може також охоплювати роз'їзди що належать залізничному підприємству, якщо вони включені в систему управління безпекою.

12. Будь-яке рішення про відмову у видачі єдиного сертифікату безпеки або виключення частини мережі відповідно до негативної оцінки, як зазначено в пункті 7 повинні бути належним чином обґрунтовані. Заявник може протягом 1 місяця з моменту отримання рішення, звернутися з проханням до Агентства або національного органу безпеки, в разі потреби, переглянути рішення. Агентство або національний орган з безпеки має два місяці з дня одержання прохання про перегляд, на повторну експертизу та щоб підтвердити або скасувати своє рішення.

Якщо негативне рішення Агентства підтверджується, заявник може подати апеляцію до Апеляційної ради, призначеної відповідно до статті 55 Регламенту (ЄС) 2016/796.

Якщо негативне рішення національного органу безпеки підтверджується, заявник може подати апеляцію в апеляційній інстанції відповідно до національного законодавства. Держави-

члени можуть призначити регулюючий орган, згаданий у статті 56 Директиви 2012/34/ЄС для цілей даної процедури оскарження. У цьому випадку, повинна застосовуватися стаття 18 (3) цієї Директиви.

13. Єдиний сертифікат безпеки виданий або Агентством або національним органом безпеки відповідно до цієї статті, повинні бути поновлювані за заявою залізничного підприємства з інтервалами не більше 5 років. Він повинен повністю або частково оновлюватися кожного разу, коли тип або масштаб експлуатації істотно змінюються.

14. Якщо заявник вже має єдиний сертифікат безпеки, виданий відповідно до пунктів 5-7 і бажає розширити свою область діяльності, або там, де він вже має єдиний сертифікат безпеки, виданий відповідно до пункту 8 і бажає розширити свою область діяльності в іншій державі-члені, він повинен доповнити файл з відповідними документами, зазначеними в пункті 3 стосовно додаткової області діяльності. Залізничне підприємство направляє файл Агентству, яке після виконання процедур, передбачених в пунктах 4-7, видає оновлений єдиний сертифікат безпеки, що охоплює розширену область діяльності. У цьому випадку, повинні бути проведені консультації тільки з національними органами безпеки пов'язаними з розширенням області діяльності, з метою оцінки файлу, як це передбачено в пункті (b) пункту 3.

Якщо залізничне підприємство має єдиний сертифікат безпеки відповідно до пункту 8 і бажає розширити область діяльності в межах цієї держави-члена, він повинен доповнити файл з відповідними документами, зазначеними в пункті 3 стосовно додаткової області діяльності. Він являє файл, через "єдине вікно", згадане в статті 12 Регламенту (ЄС) 2016/796, в орган національної безпеки, який після виконання процедур, передбачених в пункті 8, видає оновлений єдиний сертифікат безпеки що охоплює розширену область діяльності.

15. Агентство та компетентні національні органи безпеки можуть проводити перегляд єдиних сертифікатів безпеки виданих ними, в разі внесення істотних змін в нормативно-правову базу забезпечення безпеки.

16. Агентство інформує компетентні національні органи безпеки без затримок і в будь-якому випадку протягом 2-х тижнів, після випуску єдиного сертифікату безпеки. Агентство має негайно інформувати про це компетентні національні органи безпеки в разі продовження, зміни або скасування єдиного сертифікату безпеки. Він повинен вказати ім'я та адресу залізничного підприємства, дату випуску, тип, розмір, термін дії та галузі функціонування єдиного сертифікату безпеки і, в разі відкликання, причини свого рішення. У разі єдиних сертифікатів безпеки, що видаються національними органами безпеки, та ж інформація повинна бути надана цими національними органами безпеки до Агентства в ті ж терміни.

### *Стаття 11*

#### **Співпраця між Агентством і національними органами безпеки з видачі єдиних сертифікатів безпеки**

1. Для цілей статті 10 (5) і (6) цієї Директиви, Агентство та національні органи безпеки повинні укладати угоди про співробітництво відповідно до статті 76 Регламенту (ЄС) 2016/796. Договори про співпрацю повинні бути конкретні або загальні, і включати один або кілька національних органів безпеки. Договори про співпрацю повинні містити докладний опис завдань і послуг, для забезпечення результатів, термінів, установлені для цієї цілі та пропорційне розподілення оплати замовником.

2. Договори про співпрацю можуть також включати в себе конкретні механізми співпраці в разі мереж, які потребують спеціальних знань за географічними або історичними причинами, з метою скорочення адміністративного тягаря і витрат на заявника. Там, де такі мережі ізольовані від решти залізничної системи Союзу, такі конкретні механізми співпраці можуть включати в себе можливість делегування завдань відповідним національним органам безпеки, коли це необхідно для того, щоб забезпечити ефективну і пропорційний розподіл ресурсів для сертифікації. Ці угоди про співпрацю повинні бути заключені до того, як Агентство виконуватиме завдання по сертифікації відповідно до статті 31 (3).

3. У випадку держав-членів, чії залізничні мережі мають ширину колії, яка відрізняється від основної мережі залізниць в рамках Союзу і спільного використання ідентичних технічних і експлуатаційних вимог з сусідніми третіми країнами, в доповнення до угод про співпрацю, про які йдеться в пункт 2 всі національні органи безпеки зацікавлені в тих державах-членах, повинні укласти з Агентством багатосторонню угоду, яка повинна передбачати умови для полегшення розширення області діяльності сертифікатів безпеки у відповідних держав-членів, у відповідних випадках.

### *Стаття 12*

#### **Авторизація безпеки операторів інфраструктури**

1. Для того, щоб мати можливість керувати і управляти залізничною інфраструктурою, оператор інфраструктурою повинен отримати авторизацію безпеки від національного органу безпеки в державі-члені, де знаходиться залізнична інфраструктура.

Авторизація безпеки має включати в себе дозвіл, що підтверджує затвердження системи управління безпекою оператора інфраструктурою як це передбачено в статті 9, і включає в себе процедури і положення що задовольняють вимогам необхідних для безпечного проектування, технічного обслуговування і експлуатації залізничної інфраструктури, в тому числі, де необхідності, технічне обслуговування і експлуатація управління дорожнім рухом і системи сигналізації.

Національний орган безпеки роз'яснює вимоги до авторизації безпеки і необхідних документів, у відповідних випадках в формі документа керівництва по застосуванню.

2. Авторизація безпеки має бути дійсний протягом 5 років і може бути продовжений за заявою оператора інфраструктури. Вони повинна бути повністю або частково переглянуті, якщо були внесені істотні зміни в інфраструктуру, сигналізацію або підсистему енергопостачання або до принципів їх експлуатації та технічного обслуговування. Оператор інфраструктури негайно інформує національний орган безпеки про всі такі зміни.

Національний орган безпеки може зажадати, щоб авторизація безпеки була переглянута після істотних змін у нормативно-правовій базі з безпеки.

3. Національний орган безпеки повинен прийняти рішення щодо заявки на отримання авторизації безпеки без затримки і в будь-якому випадку не більше 4-х місяців після отримання від заявника всієї необхідної інформації і будь-якої додаткової запрошеної інформації.

4. Національний орган безпеки інформує Агентство негайно, і в будь-якому випадку протягом 2-х тижнів, про авторизації безпеки, які були випущені, відновлені, доповнені або скасовані. Він повинен вказати ім'я та адресу оператора інфраструктури, дату видачі, обсяг і термін дії авторизації безпеки, а в разі скасування, причини свого рішення.

5. У разі транскордонної інфраструктури, компетентні національні органи безпеки повинні співпрацювати з метою видачі авторизацій безпеки.

### *Стаття 13*

#### **Доступ до технічних засобів навчання**

1. Держави-члени повинні забезпечити, щоб залізничні підприємства і оператори інфраструктури, а також їх співробітники, що виконують завдання критично важливі для безпеки, мають справедливий і недискримінаційний доступ до навчальних об'єктів для машиністів і персоналу, які супроводжують поїзди, всякий раз, коли така підготовка необхідна для роботи служб в їх мережі.

Навчальні послуги повинні включати навчання необхідним знанням щодо маршрутів, діючих правил експлуатації і процедур сигналізації і системи управління та аварійні процедури що будуть застосовуватися на експлуатованих маршрутах.

Якщо послуги з навчання не включають іспитів і видачу сертифікатів, держави-члени повинні забезпечити, щоб персонал залізничних підприємств та операторів інфраструктурою мав можливість отримати такі сертифікати.

Національний орган з безпеки повинен забезпечити, щоб навчальні послуги відповідали вимогам, викладеним в Директива 2007/59/ЕС, в ТСІ або в національних правилах, зазначених в пункті (е) статті 8 (3) цієї Директиви.

2. Якщо навчальні послуги надаються тільки одним залізничним підприємством або оператором інфраструктури, держави-члени повинні забезпечити, щоб вони були доступні для інших залізничних підприємств за розумною і недискримінаційній ціною, яка є економічно обґрунтована і яка може включати в себе прибутки.

3. При наборі нових машиністів, персоналу на борту поїздів і співробітників, що виконують критично важливі для безпеки завдання, залізничні підприємства можуть брати до уваги будь-яке навчання, кваліфікацію і досвід, набуті раніше від інших залізничних підприємств. Для цієї мети, такі співробітники повинні мати право на доступ до документів що підтверджують їх професійну підготовку, кваліфікацію та досвід, право на отримання їх копій та повідомляти про них.

4. Залізничні підприємства та оператори інфраструктурою несуть відповідальність за рівень підготовки і кваліфікації їх співробітників, які здійснюють роботи критично важливі для безпеки.

#### *Стаття 14*

##### **Технічне обслуговування транспортних засобів**

1. Кожен транспортний засіб, до того як він почне використовуватись в мережі, повинен мати юридичну особу, відповідальну за його технічне обслуговування і ця особа повинна бути зареєстрована в реєстрі транспортного засобу відповідно до статті 47 Директиви (ЄС) 2016/797.

2. Без шкоди для відповідальності залізничних підприємств та операторів інфраструктурою для забезпечення безпечної експлуатації поїзда, як це передбачено в статті 4, підприємство відповідальне за технічне обслуговування повинне гарантувати, що транспортні засоби за утримання яких воно відповідає, функціонують в безпечному стані. З цією метою компанія відповідальна за технічне обслуговування повинна створити систему технічного обслуговування для цих транспортних засобів, і повинна за допомогою цієї системи:

- (a) забезпечити, щоб транспортні засоби, зберігались у відповідності до змісту файлу кожного транспортного засобу і діючих вимог, в тому числі правил технічного обслуговування і відповідних положень ТСІ;
- (b) здійснити необхідні оцінки ризиків та методики оцінки встановлені в МЗБ (CSMs), як зазначено в пункті (a) статті 6 (1), де це доречно, у співпраці з іншими учасниками;
- (c) забезпечити, щоб її підрядники для реалізації заходів з управління ризиком за допомогою застосування МЗБ в області моніторингу, згаданого в пункті (c) статті 6 (1), і що це передбачено в контрактних угодах, які можуть бути розкриті за запитом Агентства або національного органу безпеки ; і
- (d) забезпечити простежуваність робіт з технічного обслуговування.

3. Система технічного обслуговування повинна складатися з наступних функцій:

- (a) функція управління для контролю і координації функцій з технічного обслуговування, зазначених в пунктах (b) (d) і для забезпечення безпечного стану транспортного засобу в залізничній системі;
- (b) функція розвитку технічного обслуговування, яке несе відповідальність за управління документацією з технічного обслуговування, в тому числі управління конфігураціями, ґрунтуючись на проектних та експлуатаційних даних, а також на продуктивність і обмін досвідом;
- (c) функція управління парком-технічного обслуговування для управління видаленням транспортного засобу для технічного обслуговування і його повернення після проведення робіт з технічного обслуговування;
- (d) функція проведення технічного обслуговування для проведення необхідного технічного

обслуговування транспортного засобу або його частин, в тому числі документації випуску в експлуатацію.

Підприємство відповідальне за технічне обслуговування, здійснює функцію управління, але може передати функції обслуговування, зазначені в пунктах (b)-(d) або їх частини, для інших договірних сторін, таких як ремонтні майстерні.

Підприємство відповідальне за технічне обслуговування повинне забезпечити, щоб всі функції, зазначені в пунктах (a)-(d) дотримувалися вимог і критеріїв оцінки, викладених в Додатку III.

Ремонтні майстерні повинні застосовувати відповідні розділи Додатку III, як зазначено в імплементованих актах, прийнятих відповідно до пункту (a) пункту 8, які відповідають функціям і діяльності які повинні бути сертифіковані.

4. У разі вантажних вагонів, а також після прийняття імплементованих актів, зазначених у пункті (b) пункту 8 в разі інших транспортних засобів, кожен підрозділ, що відповідає за технічне обслуговування повинен бути сертифікований акредитованим або визнаним органом або національним органом безпеки і отримати сертифікат суб'єкта відповідального за технічне обслуговування (сертифікат ЕСМ), у відповідності з наступними умовами:

- (a) процеси акредитації та процеси визнання у відповідності з процедурами сертифікації повинні бути засновані на критеріях незалежності, компетентності та неупередженості;
- (b) система сертифікації повинна надати докази того, що підприємство відповідальне за технічне обслуговування встановило систему технічного обслуговування для забезпечення безпечного робочого стану будь-якого транспортного засобу за технічне обслуговування якого воно відповідає;
- (c) сертифікація ЕСМ повинна бути заснована на оцінці здатності особи, відповідальної за технічне обслуговування, в змозі виконати відповідні вимоги і критерії оцінки, викладені в Додатку III і застосовувати їх послідовно. Вона повинна включати в себе систему спостереження для забезпечення постійного дотримання цих вимог і критеріїв оцінки після присудження сертифіката ЕСМ;
- (d) сертифікація ремонтних майстерень повинна ґрунтуватися на дотриманні відповідних розділів в Додатку III, застосовуваних до відповідних функцій і діяльності щодо яких видається сертифікат.

У разі, якщо підприємство відповідальне за технічне обслуговування є залізничне підприємство або оператор інфраструктури, дотримання умов, викладених в першому абзаці, може бути перевірене національним органом безпеки відповідно до процедур, зазначених в статті 10 або 12, а може бути підтвержене сертифікатом, виданим відповідно до цих процедур.

5. Сертифікати, видані відповідно до пункту 4 діють на всій території Союзу.

6. На підставі рекомендації Агентства, Комісія, шляхом імплементування актів, приймає докладні положення що стосуються умов сертифікації, зазначених в абзаці першому пункту 4 для особи, відповідальної за технічне обслуговування вантажних вагонів, в тому числі вимоги, викладені в додатку III, відповідно до відповідних МЗБ (CSM) і TCI, а також, в разі необхідності, вносить поправки в ці положення.

Ці імплементовані акти повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданої в статті 28 (3).

Система сертифікації стосовно вантажних вагонів, прийнята Постановою Комісії (EU) №445/2011 (16), продовжує застосовуватися до тих пір, доки не почнуть застосовуватись імплементовані акти зазначені у цьому пункті.

7. До 16 червня 2018 року, Агентство має провести оцінку системи сертифікації особи, відповідальної за технічне обслуговування для вантажних вагонів, розглянути питання про доцільність поширення цієї системи на всі транспортні засоби і обов'язкової сертифікації ремонтних майстерень і представити свою доповідь Комісії.



8. На основі оцінки, проведеної Агентством відповідно до пункту 7, Комісія повинна, шляхом імплементації актів, прийняти, і у разі необхідності, згодом внести поправки в докладні положення, що визначають, які з вимог, викладених в додаток III повинні застосовуватися з метою:

- (а) функції технічного обслуговування, що здійснюється в ремонтних майстернях, в тому числі докладні положення для забезпечення однакового здійснення сертифікації ремонтних майстерень, згідно з відповідними МЗБ (CSM) і TCI (TSI);
- (б) сертифікація підприємств, відповідальних за технічне обслуговування транспортних засобів, крім вантажних вагонів, на базі технічних характеристик таких транспортних засобів, включаючи детальні положення для забезпечення однакового застосування умов сертифікації суб'єктом, відповідальним за технічне обслуговування за винятком вантажних вагонів, згідно з відповідним МЗБ (CSM) і TCI (TSI).

Ці імплементовані акти повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданої в статті 28 (3).

#### *Стаття 15*

### **Відхилення від системи сертифікації підприємств, відповідальних за технічне обслуговування**

1. Держави-члени можуть виконати зобов'язання ідентифікувати особу, відповідальну за технічне обслуговування за допомогою альтернативних заходів щодо системи технічного обслуговування, встановленої в статті 14, в наступних випадках:

- (а) транспортні засоби, зареєстровані в третій країні і підтримується відповідно до законодавства цієї країни;
- (б) транспортні засоби, що використовуються на мережах або лініях колії яких відрізняється від основної мережі залізниць в рамках Союзу, і по відношенню до яких виконання вимог, викладених у статті 14 (2) забезпечується міжнародними угодами з третіми країнами;
- (с) вантажних вагонів і пасажирських вагонів, що знаходяться в спільному використанні з третіми країнами колії яких відрізняється від основної мережі залізниць в рамках Союзу;
- (д) транспортні засоби, що використовуються на мережах, зазначених у статті 2 (3), а також військової техніки і спеціального транспорту, що вимагають спеціальної авторизації національного органу безпеки до їх введення в експлуатацію. В цьому випадку відступ повинен бути виданий на термін не більше 5 років.

2. Альтернативні заходи, згадані в пункті 1, повинні здійснюватися на основі відступів, які будуть надані відповідним національним органом безпеки або Агентства, коли:

- (а) реєстрація транспортних засобів відповідно до статті 47 Директиви (ЄС) 2016/797, у відношенні ідентифікації особи, відповідальної за технічне обслуговування;
- (б) видача єдиних сертифікати безпеки і авторизацій безпеки для залізничних підприємств та операторів інфраструктури відповідно до статей 10 і 12 цієї Директиви, у відношенні ідентифікації або сертифікації особи, відповідальної за технічне обслуговування.

3. Відступи повинні бути визначені і обґрунтовані в щорічній доповіді, згаданій в статті 19. У тих випадках, коли здається, що на залізничній системі Союзу приймаються невинуваті ризики безпеки, Агентство повинно негайно інформувати про це Комісію. Комісія повинна вступати в контакт з зацікавленими сторонами і, в разі необхідності, просити зацікавлену державу-член відкликати своє рішення про відступ.

#### **глава IV**

### **НАЦІОНАЛЬНИЙ ОРГАН БЕЗПЕКИ**

#### *Стаття 16*

#### **Завдання**

1. Кожна держава-член встановлює національний орган безпеки. Держави-члени повинні забезпечити, щоб національний орган безпеки мав необхідний внутрішній і зовнішній організаційний потенціал з точки зору людських і матеріальних ресурсів. Цей орган повинен

бути незалежним у своїй організації, правовій структурі і процесі прийняття рішень від будь-якого залізничного підприємства, оператора інфраструктурою, заявником чи підрядної організації, а також від будь-якої особи, що укладає контракти на державній службі. За умови, що така незалежність гарантується, цей орган може працювати в якості відділу в рамках національного міністерства, відповідального за транспортні питання.

2. На національний орган безпеки покладаються, принаймні наступні завдання:

- (a) авторизація на введення в експлуатацію підсистем управління і сигналізації за маршрутом, енергетичних та інфраструктурних підсистем, які є складовим залізничної системи Союзу відповідно до статті 18 (2) Директиви (ЄС) 2016/797;
- (b) видача, продовження, зміна та анулювання авторизації на транспортний засіб для розміщення на ринку відповідно до статті 21 (8) Директиви (ЄС) 2016/797;
- (c) підтримка Агентства в видачі, оновленні, зміні та анулюванні авторизації транспортних засобів для розміщення на ринку відповідно до статті 21 (5) Директиви (ЄС) 2016/797 і авторизації типу транспортного засобу відповідно до статті 24 Директиви (ЄС) 2016/797;
- (d) контроль на своїй території, що складові інтегрованості відповідають основним вимогам, як це передбачено статтею 8 Директиви (ЄС) 2016/797;
- (e) гарантувати, що номер транспортного засобу був призначений відповідно до статті 46 Директиви (ЄС) 2016/797, без шкоди для статті 47 (4) Директиви;
- (f) підтримка Агентства в видачі, оновленні, зміні та анулюванні єдиних сертифікатів безпеки, виданих відповідно до статті 10 (5);
- (g) видача, продовження, зміна та анулювання єдиних сертифікатів безпеки, наданих відповідно до статті 10 (8);
- (h) видача, продовження, зміна та анулювання авторизацій безпеки, наданих відповідно до статті 12;
- (i) моніторинг, сприяння, і, в разі необхідності, забезпечення дотримання та поновлення нормативної бази безпеки, включаючи систему національних правил;
- (j) контроль залізничних підприємств і операторів інфраструктури відповідно до статті 17;
- (k) де це доречно, і відповідно до національного законодавства, видача, продовження, зміна та відкликання свідоцтв машиністів відповідно до директиви 2007/59/ЄС;
- (l) де це доречно, і відповідно до національного законодавства, видача, продовження, зміна та анулювання сертифікатів, виданих юридичним особам, відповідальних за технічне обслуговування.

3. Завдання, зазначені в пункті 2, не можуть бути передані або передоручені будь-якому оператору інфраструктури, залізничному підприємству або замовнику.

#### *Стаття 17*

##### **Нагляд**

1. Національні органи безпеки здійснюють нагляд за постійним дотриманням правових зобов'язань покладених на залізничні підприємств та операторів інфраструктури, щоб використовувати систему управління безпекою, про яку йдеться в статті 9.

З цією метою, національні органи безпеки повинні застосовувати принципи, викладені у відповідних МЗБ (CSMs) для нагляду, зазначених в пункті (c) статті 6 (1), забезпечуючи, щоб діяльність з нагляду включала в себе, перевірку що залізничними підприємствами і операторами інфраструктури використовуються:

- (a) система управління безпекою для моніторингу її ефективності;
- (b) окремі або часткові елементи системи управління безпекою, включаючи оперативну діяльність, постачання технічного обслуговування і матеріалів та використання підрядників для моніторингу їх ефективності; і
- (c) відповідні МЗБ (CSMs), згадані в статті 6. Діяльність з нагляду, що відносяться до цього пункту також застосовується до осіб відповідальних за технічне обслуговування, в разі необхідності.

2. Залізничні підприємства повинні інформувати відповідні національні органи безпеки, принаймні за 2 місяці до початку будь-якої нової діяльності залізничного транспорту, з тим щоб останній міг спланувати заходи з нагляду. Залізничні підприємства також надають розбивку категорій персоналу і типів транспортних засобів.

3. Володар єдиного сертифікату безпеки інформує компетентні національні органи безпеки без затримок про будь-які серйозні зміни в інформації, зазначеній в пункті 2.

4. Контроль за дотриманням правил щодо тривалості робочого часу, водіння і часу відпочинку для машиністів повинно бути забезпечено компетентними органами, визначеними державами-членами. У разі, якщо контроль за дотриманням не забезпечується національними органами безпеки, компетентні органи повинні співпрацювати з національними органами безпеки щоб дозволити національним органам безпеки виконувати свою роль нагляду за безпекою на залізничному транспорті.

5. Якщо національний орган безпеки вважає, що володар єдиного сертифікату безпеки більше не задовольняє умовам сертифікації, то він повинен просити Агентство обмежити або анулювати цей сертифікат. Агентство негайно інформує всі компетентні національні органи безпеки. Якщо Агентство приймає рішення обмежити або скасувати єдиний сертифікат безпеки, то він повинен вказати причини свого рішення.

У разі виникнення розбіжностей між Агентством і національним органом безпеки, повинна застосовуватися процедура арбітражу як зазначено в статті 10 (7). Якщо результатом цієї процедури арбітражу є те, що єдиний сертифікат безпеки не повинен бути ні обмежений, ні анульований, тимчасові заходи безпеки, зазначені в пункті 6 цієї статті, повинні бути припинені.

Там, де національний орган безпеки сам видав єдиний сертифікат безпеки відповідно до статті 10 (8), він може обмежити або анулювати сертифікат, із зазначенням причин свого рішення, і інформує Агентство.

Власник єдиного сертифікату безпеки, чий сертифікат був обмежений або анульований або Агентством або національним органом безпеки має право на оскарження відповідно до статті 10 (12).

6. Якщо під час спостереження, національний орган безпеки визначає серйозну загрозу безпеці, він може в будь-який час застосувати тимчасові заходи безпеки, в тому числі безпосередньо обмеження або тимчасового припинення відповідних операцій. Якщо єдиний сертифікат безпеки був виданий Агентством, національний орган безпеки повинен негайно повідомити про це Агентство і надати докази для обґрунтування свого рішення.

Якщо Агентство вважає, що власник єдиного сертифікату безпеки більше не задовольняє умовам сертифікації, він повинен негайно обмежити або скасувати цей сертифікат.

Якщо Агентство вважає, що заходи, які застосовуються національними органами безпеки непропорційні, воно може просити національний орган безпеки вилучати або змінити ці заходи. Агентство і національні органи безпеки повинні співпрацювати з метою досягнення взаємоприйняттого рішення. У разі необхідності, цей процес повинен також включати в себе залізничне підприємство. Якщо остання процедура зазнає невдачі, рішення національного органу з безпеки щодо застосування тимчасових заходів безпеки залишається в силі.

Рішення національного органу безпеки, що стосується тимчасових заходів безпеки підлягають національному розгляду в судовому порядку, про який йдеться в статті 18 (3). В такому випадку, тимчасові заходи безпеки можуть застосовуватися до закінчення судового розгляду, без шкоди для положень пункту 5.

Якщо тривалість тимчасових заходів більше, ніж 3 місяці, національний орган безпеки повинен просити Агентство обмежити або скасувати єдиний сертифікат безпеки і застосовуються процедури викладені в пункті 5.

7. Національний орган безпеки здійснює нагляд підсистемами управління і сигналізації за маршрутом, енергетичних та інфраструктурних підсистем і гарантує, що вони знаходяться у відповідності з основними вимогами. У разі транскордонних інфраструктур, він буде

виконувати свою діяльність з нагляду у співпраці з іншими відповідними національними органами безпеки. Якщо національний орган безпеки вважає, що оператор інфраструктури більше не задовольняє умовам для його авторизації безпеки, він повинен обмежити або скасувати цю авторизацію, із зазначенням причин свого рішення.

8. При контролі ефективності систем управління безпекою операторів інфраструктурою і залізничних підприємств, національні органи безпеки можуть брати до уваги показники безпеки учасників, як зазначено в статті 4 (4) цієї Директиви, і, в разі необхідності, навчальних центрів, згаданих в Директиві 2007/59/ЕС, в тій мірі, в якій їх діяльність впливає на безпеку на залізничному транспорті. Цей пункт застосовується без шкоди для відповідальності залізничних підприємств та операторів інфраструктурою, зазначених в статті 4 (3) цієї Директиви.

9. Національні органи безпеки держав-членів, де залізничне підприємство здійснює свою діяльність, здійснюють співробітництво в координації їх діяльності з нагляду в відношенні до залізничного підприємства, щоб гарантувати, що будь-яка ключова інформація про конкретне залізничне підприємство є загальною, особливо у відношенні відомих ризики і показників безпеки. Національний орган з безпеки повинен також обмінюватися інформацією з іншими відповідними національними органами безпеки і Агентством, якщо він вважає, що залізничне підприємство не вживає необхідних заходів щодо контролю за ризиками.

Ця співпраця повинна гарантувати, що нагляд має достатнє охоплення і що уникається дублювання інспекцій та перевірок. Національні органи безпеки можуть виробити загальний план нагляду з метою забезпечення того, щоб аудиторські перевірки та інші перевірки проводяться періодично, приймаючи до уваги тип і масштаб транспортних операцій в кожній з держав-членів.

Агентство сприяє координації таких заходів по розробці керівних принципів.

10. Національні органи безпеки можуть звертатися з попередженням до операторів інфраструктури та залізничних підприємств у випадках недотримання ними своїх зобов'язань, викладених у пункті 1.

11. Національні органи безпеки повинні використовувати інформацію, зібрану Агентством в ході оцінки файлу, вказаного в пункті (а) статті 10 (5) для цілей нагляду за залізничним підприємством після видачі йому єдиного сертифікату безпеки. Вони повинні використовувати інформацію, зібрану в ході процесі надання авторизації безпеки відповідно до статті 12 для цілей нагляду за оператором інфраструктури.

12. З метою продовження єдиних сертифікатів безпеки, Агентство або компетентні національні органи безпеки в разі сертифіката безпеки, виданого відповідно до статті 10 (8), повинні використовувати інформацію, зібрану в ході наглядової діяльності. З метою продовження авторизації безпеки, національний орган з безпеки повинен також використовувати інформацію, зібрану в ході своєї наглядової діяльності.

13. Агентство та національні органи безпеки повинні вжити необхідних заходів для координації і забезпечення повного обміну інформацією, згаданої в пунктах 10, 11 і 12.

### *Стаття 18*

#### **Принципи прийняття рішень**

1. Агентство, при розгляді заявки на єдиний сертифікат безпеки відповідно до статті 10 (1), а також національні органи безпеки повинні виконувати свої завдання у відкритій, недискримінаційній і прозорій основі. Зокрема, вони дозволяють усім зацікавленим сторонам висказати свої зауваження і дає обґрунтування своїх рішень.

Вони повинні оперативної реагувати на запити і прохання і направляти свої запити на надання інформації без затримок і приймати всі свої рішення протягом 4 місяців після того, як вся необхідна інформація була надана заявником. Вони можуть в будь-який час запросити технічну допомогу у операторів інфраструктури і залізничних підприємств або у інших кваліфікованих органів, коли вони виконують завдання, зазначені в статті 16.

В процесі розробки національної нормативної бази, національні органи безпеки проводять консультації всіх учасників та зацікавлених сторін, в тому числі операторів інфраструктурою, залізничними підприємствами, виробниками і постачальниками обслуговування, користувачів і представників персоналу.

2. Національні органи безпеки повинні мати можливість вільно проводити всі інспекції, перевірки і розслідування, які необхідні для виконання покладених на них завдань, і їм повинен бути надано доступ до всіх відповідних документів і приміщень, установок і обладнання, операторів інфраструктурою і залізничних підприємств і, в разі необхідності, будь-яких учасників, згаданих в статті 4. Агентство повинно мати ті ж права щодо залізничних підприємств, коли вони виконують свої завдання по сертифікації безпеки відповідно до статті 10 (5).

3. Держави-члени вживають заходів, необхідних для забезпечення того, щоб рішення, прийняті національними органами безпеки, підлягали перегляду в судовому порядку.

4. Національні органи безпеки проводять активний обмін думками і досвідом, зокрема, в рамках мережі, створеної Агентством з метою гармонізації критеріїв прийняття рішень в Союзі.

### *Стаття 19*

#### **Річний звіт**

Національні органи безпеки публікує щорічний звіт про свою діяльність в попередньому році, і направляє їх в Агентство до 30 вересня. Звіт повинен містити відомості про:

- (a) розвиток залізничної безпеки, включаючи узагальнення на рівні держави-члена ПЗБ (CSIs), відповідно до статті 5 (1);
- (b) важливі зміни в законодавстві та правилах, що стосуються безпеки на залізницях;
- (c) розвиток сертифікації безпеки і авторизації безпеки;
- (d) результати і досвід в області, керівництва операторів інфраструктури та залізничних підприємств, в тому числі про кількість та результати перевірок і ревізій;
- (e) відступу прийняті відповідно до статті 15; і
- (f) досвід залізничних підприємств і операторів інфраструктури щодо застосування відповідних МЗБ (CSMs).

### **глава V**

## **РОЗСЛІДУВАННЯ АВАРІЙ І ІНЦИДЕНТІВ**

### *Стаття 20*

#### **Обов'язок розслідувати**

1. Держави-члени повинні гарантувати, що розслідування проводиться органом з розслідувань, згаданим у статті 22 після будь-якої серйозної аварії на залізничній системі Союзу. Метою дослідження є поліпшення, де це можливо, безпеки залізниць і запобігання аварій.

2. Орган з розслідувань, зазначений в статті 22 також може розслідувати ті аварії та інциденти, які при дещо інших умовах могли б привести до серйозних аварій, в тому числі технічних збоїв структурних підсистем або компонентів сумісності залізничної системи Союзу.

Орган може вирішити, чи проводити розслідувати такої аварії або інциденту. При прийнятті свого рішення він повинен приймати до уваги:

- (a) серйозність аварії або інциденту;
- (b) чи є він частиною серії аварій або інцидентів, що мають відношення до системи в цілому;
- (c) його вплив на безпеку на залізничному транспорті; і
- (d) запити від операторів інфраструктурою, залізничних підприємств, національних органів безпеки або держав-членів.

3. Обсяг розслідування і процедури, яких необхідно дотримуватися при проведенні розслідувань, повинні бути визначені органом з розслідувань, з урахуванням статей 21 і 23, і в залежності від висновків, які передбачається отримати від аварії або інциденту для поліпшення безпеки.

4. Розслідування ні в якому разі не повинні бути пов'язані з розподіленням провини або відповідальності.

### *Стаття 21*

#### **Стан розслідування**

1. Держави-члени повинні визначити, в рамках їх відповідної правової системи, правовий статус розслідування, яке повинно дозволити слідчим, які виконують обов'язки виконувати своє завдання найбільш ефективним способом і в найкоротші терміни.

2. Відповідно до свого національного законодавства, держави-члени повинні забезпечити повне співробітництво з боку влади, відповідальних за будь-яке судове розслідування, і повинні забезпечити, щоб слідчі отримали доступ якомога швидше до інформації і доказів, що мають значення для розслідування. Зокрема, їм повинні бути надані:

- (a) негайний доступ до місця аварії чи інциденту, а також до причетного рухомого складу, відповідної інфраструктури і установок сигналізації та управління рухом;
- (b) право на негайне перерахування доказів і контрольованого видалення уламків, установок і компонентів для експертизи або проведення аналізу;
- (c) необмежений доступ до змісту бортових самописців і обладнання для запису мовних повідомлень і реєстрації роботи системи сигналізації та управління дорожнім рухом;
- (d) доступ до результатів експертизи тіл жертв;
- (e) доступ до результатів іспитів персоналу поїзда та іншого залізничного персоналу, який бере участь в аварії або інциденту;
- (f) можливість допитати залізничний персонал, який бере участь в аварії або інциденту та інших свідків; і
- (g) доступ до будь-якої необхідної інформації або документації, наявних у втягнутих в події оператора інфраструктурою, залізничного підприємства, особи, відповідальною за технічне обслуговування та національного органу безпеки.

3. Агентство співпрацює з органом з розслідувань, коли розслідування стосується транспортних засобів, які отримали авторизацію Агентством або залізничних підприємств сертифікованих Агентством. Воно повинен якомога швидше представити всю запитувану інформацію або записи в орган розслідування і по запиті давати пояснення.

4. Розслідування повинно проводитися незалежно від будь-якого судового розслідування.

### *Стаття 22*

#### **Орган з розслідувань**

1. Кожна держава-член забезпечує, щоб розслідування аварій та інцидентів, про які йдеться в статті 20 проводились постійно діючим органом, який повинен містити, щонайменше, одного слідчого, здатного виконувати функцію слідчого в разі аварії або інциденту. Цей орган повинен бути незалежним у своїй організації, правовій структурі і процесі прийняття рішень від будь-якого оператора інфраструктурою, залізничного підприємства, підприємств які отримують або видають кошти і органів оцінки відповідності і з будь-якою стороною, чий інтереси можуть вступати в конфлікт з покладеним на органом з розслідувань. Він повинен, крім того, бути функціонально незалежним від національного органу безпеки, від Агентства і від будь-якого регулятора залізниць.

2. Орган з розслідувань повинен виконувати свої завдання незалежно від інших осіб, зазначених у пункті 1, і мати можливість отримувати достатні ресурси, щоб зробити це. Її слідчі повинні бути надані статус дає їм необхідні гарантії незалежності.

3. Держави-члени повинні забезпечувати щоб залізничні підприємства, оператори інфраструктурою і, в разі необхідності, національні органи безпеки, зобов'язані негайно повідомити про аварій і інциденти, згадані в статті 20 до органу з розслідувань і надавати всю наявну інформацію. У разі необхідності це повідомлення має бути оновлено, як тільки стає доступною будь-яка відсутня інформація.

Орган з розслідувань приймає рішення, без затримок і в будь-якому випадку не пізніше ніж через 2 місяці після отримання повідомлення щодо аварії або інциденту щодо початку розслідування, або не починає розслідування.

4. Орган з розслідувань може поєднувати свої завдання згідно цієї Директиви з роботою з розслідування інших, ніж залізничні аварії та інциденти, поки такі інші розслідування не ставлять під загрозу його незалежність.

5. У разі необхідності та за умови, що не підривається незалежність органу з розслідувань, як це передбачено в пункті 1, орган з розслідувань може запросити допомогу органів з розслідувань інших держав-членів або від Агентства надати експертизу або для провести технічні огляди, аналізи або оцінки.

6. Держави-члени можуть доручити органам з розслідувань завдання проведення розслідування інших залізничних аварій та інцидентів, окрім тих, які згадані в статті 20.

7. Органи з розслідувань проводять активний обмін думками і досвідом для цілей розробки загальних методів розслідування, розробки загальних принципів для подальшої діяльності, рекомендацій щодо забезпечення безпеки та адаптації до розвитку технічного і наукового прогресу.

Без шкоди для положень пункту 1, Агентство надає підтримку органам з розслідувань у виконанні цього завдання відповідно до статті 38 (2) Регламенту (ЄС) 2016/796.

Органи з розслідувань, за підтримки Агентства відповідно до статті 38 (2) Регламенту (ЄС) 2016/796, повинна розробити програму експертних оглядів, де всі органи з розслідувань заохочуються до участі з тим, щоб контролювати їх ефективність і незалежність. Органи з розслідувань, за підтримки секретаріату, як згадано в статті 38 (2) Регламенту (ЄС) 2016/796, публікують:

(а) загальну програму експертної оцінки і критерії огляду; і

(б) щорічну доповідь про програму, зазначивши виявлені сильні сторони і пропозиції щодо поліпшення.

Доповіді експертної оцінки повинні бути надані всім органам з розслідувань і Агентству. Ці звіти повинні бути опубліковані на добровільній основі.

### *Стаття 23*

#### **Процедура розслідування**

1. Аварії або інцидент, про який ідеться в статті 20 повинні бути розслідувані органом з розслідувань держави-члена, в якому він відбувся. Якщо не можна з'ясувати, в якій державі-члені він стався або якщо він стався на або близько до прикордонного пункту між двома державами-членами, відповідні органи з розслідувань повинні узгодити, хто з них проводитиме розслідування або погоджуються виконати його у співпраці один з одним. Іншому органу з розслідувань у першому випадку дозволяється брати участь в розслідуванні і повністю сумісно використовувати його результати.

Органи з розслідувань інших держав-членів повинні бути запрошені, в разі необхідності, взяти участь в розслідуванні, де:

(а) залізничне підприємство що бере участь в аварії або інциденті, створене і ліцензоване у одній з цих держав-членів; або

(б) транспортний засіб що бере участь в аварії або інциденті, зареєстрований або обслуговується в одній з цих держав-членів.

Органам з розслідувань із запрошених держав-членів повинні бути надані повноваження, необхідні для того, щоб коли просять, вони могли допомогти в зборі доказів для органу з розслідувань іншої держави-члена.

Органи з розслідувань із запрошених держав-членів повинні бути забезпечені доступом до інформації і доказів, необхідних, щоб вони могли ефективно брати участь в розслідуванні, з належним урахуванням національних законів, що стосуються судового розгляду.

Цей пункт не перешкоджає державам-членам погодитись, що відповідні органи можуть проводити розслідування у співпраці один з одним в інших обставинах.

2. Для кожної аварії або інциденту орган, відповідальний за розслідування вживає заходів для відповідних засобів, що включає необхідну оперативну і технічну експертизу, щоб провести розслідування. Експертиза може бути отримана внутрішнім або зовнішнім органом, в залежності від характеру аварії або інциденту, щоб підлягає розслідуванню.

3. Розслідування повинно проводитися з такою відкритістю, наскільки це можливо, з тим щоб всі сторони могли бути почуті і можуть поділитися результатами. Відповідним операторам інфраструктури та залізничним підприємствам, національним органам безпеки, Агентству, потерпілим та їх родичам, власникам пошкодженого майна, виробникам, аварійно-рятувальним службам, що беруть участь і представникам персоналу і користувачам повинна бути надана можливість отримати відповідну технічну інформацію про розслідування, для поліпшення якості звіту про розслідування. Орган з розслідувань повинен також враховувати розумні потреби жертв та їхніх родичів і інформувати їх про прогрес, досягнутий в розслідуванні.

4. Орган з розслідувань повинен завершити свої іспити на місці аварії в найкоротші терміни, з тим щоб дати можливість оператору інфраструктури для відновлення інфраструктури і відкрити його до послуг залізничного транспорту, як можна швидше.

#### *Стаття 24*

##### **Звіти**

1. Розслідування аварії або інциденту, про який ідеться в статті 20 має бути предметом звітів у формі, що відповідає типу та серйозності аварії або інциденту, а також актуальність висновків слідства. У звітах зазначаються цілі розслідування, про які йдеться в статті 20 (1) і повинні містити, у разі необхідності, рекомендації з безпеки.

2. Орган з розслідувань повинен оприлюднити остаточний звіт в найкоротші терміни і, як правило, не пізніше ніж через 12 місяців після дати настання аварії або інциденту. Якщо остаточний звіт не може бути опублікований протягом 12 місяців, орган з розслідувань повинен випустити проміжний звіт щонайменше, на кожен річницю аварії, в якому детально зазначається хід розслідування і будь-які підняті питання безпеки. Ця доповідь, включаючи рекомендації з безпеки, повинна бути доведена до відома відповідних сторін, зазначених у статті 23 (3), а також органам та зацікавленим сторонам в інших державах-членах.

З урахуванням досвіду, накопиченого органами з розслідувань, Комісія повинна встановити, шляхом імплементації актів, структуру звітності, яким необхідно слідувати, наскільки це можливо для звітів розслідування аварій та інцидентів. Ця структура звітності повинна включати в себе наступні елементи:

- (а) опис виникнення та історія події;
- (б) запис досліджень і запитів, в тому числі на систему управління безпекою, застосовувані правила і норми, функціонування рухомого складу і технічних споруд, організацію праці, документації по операційній системі і попередні події аналогічного характеру;
- (с) аналіз і висновки щодо причин виникнення, в тому числі супутніх чинників, пов'язаних з:
  - (I) дії, вжиті причетними особами;
  - (II) стан рухомого складу або технічних споруд;
  - (III) кваліфікації персоналу, процедур і технічного обслуговування;
  - (IV) умови нормативно-правової бази; і
  - (V) застосування системи управління безпекою.

Ці імplementовані акти повинні бути прийняті відповідно до процедури перевірки, згаданої в статті 28 (3).

3. Станом на 30 вересня кожного року орган з розслідувань публікує річний звіт з розслідувань, проведених в попередньому році, рекомендації з безпеки, які були видані і заходи, прийняті відповідно до рекомендацій, випущеними раніше.

#### *Стаття 25*

### **Інформація, яка направляється Агентству**



1. Протягом 7 днів після винесення рішення про відкриття розслідування, орган з розслідувань повідомляє про це Агентство. В інформації повинна бути вказана дата, час і місце виникнення події, а також її тип і її наслідки щодо смертельних випадків, травм і матеріального збитку.
2. Орган з розслідувань надсилає Агентству копію підсумкового звіту, згаданого в статті 24 (2) та річного звіту, згаданого в статті 24 (3).

#### *Стаття 26*

### **Рекомендації з безпеки**

1. Рекомендація щодо забезпечення безпеки, видані органом з розслідувань, ні в якому разі не створюють презумпції провини або відповідальності за аварію або інцидент.
2. Рекомендації повинні бути адресовані національному органу безпеки і, в разі необхідності через характер рекомендації, Агентству, іншим органам або органам в державі-члені або іншим державам-членам. Держави-члени, національним органам безпеки і Агентству, в межах своєї компетенції повинні вживати необхідних заходів для забезпечення того, щоб рекомендації з безпеки, випущені органами з розслідувань були належним чином взяті до уваги, і, в разі необхідності, вжити відповідних заходів.
3. Агентство, національний орган з безпеки та інші органи влади або, у відповідних випадках, інші держави-члени, до яких рекомендації були адресовані, повинні відзвітувати періодично органу з розслідувань про заходи, які приймаються або плануються як наслідок цієї рекомендації.

## **глава VI**

### **Перехідні та прикінцеві положення**

#### *Стаття 27*

### **Здійснення делегації**

1. Повноваження приймати делеговані акти, покладені на Комісію за умови виконання умов, викладених у цій статті.
2. Повноваження приймати делеговані акти, згадані в статті 6 (6) і статті 7 (6) покладені на Комісію протягом 5 років з 15 червня 2016. Комісія повинна скласти звіт про делеговані повноваження не пізніше, ніж за 9 місяців до закінчення 5-річного періоду. Делегування повноважень має бути автоматично продовжено на періоди тієї ж тривалості, якщо Європейський парламент або Рада не заперечує проти такого продовження не пізніше, ніж за 3 місяці до закінчення кожного періоду.
3. Це особливо важливо, щоб Комісія слідувати своїй звичайній практиці і проводити консультації з експертами, включаючи експертів держав-членів, перш ніж приймати делеговані акти.
4. Делеговані повноваження, зазначені у статті 6 (6) і статті 7 (6) можуть бути відкликани в будь-який час Європейським парламентом або Радою. Рішення про відкликання має покласти край делегації повноважень, зазначених у цьому рішенні. Воно вступає в силу на наступний день після опублікування рішення в *Офіційному журналі Європейського Союзу* або на більш пізніший день, зазначений в ньому. Це не впливає на чинність будь-яких делегованих актів що вступили в силу.
5. Як тільки вона приймає делегованого акту, Комісія повідомляє про це одночасно до Європейського Парламенту та Ради.
6. Делегований акт, прийнятий відповідно до статті 6 (6) і статті 7 (6), вступає в силу тільки тоді, коли не було висловлено жодного заперечення Європейським парламентом або Радою протягом 2-х місяців з моменту повідомлення про цей акт Європейський парламент і Раду, або якщо до закінчення цього терміну, Європейський парламент і Рада, повідомили Комісію, що вони не будуть заперечувати. Цей період повинен бути продовжений на 2 місяці з ініціативи Європейського Парламенту чи Ради.

#### *Стаття 28*

### **Порядок роботи Комітету**

1. Комісія сприяє роботі Комітету, який згаданий в статті 51 Директиви (ЄС) 2016/797. Цей Комітет повинен бути сформований як комітет за змістом Регламенту (ЄС) №182/2011.
2. Якщо зроблено посилання на цей параграф, застосовується стаття 4 Регламенту (ЄС) № 182/2011.
3. Якщо робиться посилання на цей параграф, застосовується стаття 5 Регламенту (ЄС) № 182/2011. Якщо комітет не надає ніякої думки, Комісія не приймає проект акта і застосовується третій підпункт статті 5 (4) Регламенту (ЄС) № 182/2011.

### *Стаття 29*

#### **Звіт і подальші дії Союзу**

1. Комісія надає Європейському Парламенту та Раді до 16 червня 2021 року і через кожні 5 років після того, доповідь про виконання цієї Директиви, зокрема, для моніторингу ефективності заходів, необхідних для видачі єдиних сертифікатів безпеки. Звіт повинен супроводжуватися, при необхідності, пропозиціями щодо подальших дій Союзу.
2. Агентство оцінює розвиток культури безпеки, включаючи звіти про інциденти. Воно повинне представити Комісії, до 16 червня 2024 року доповідь, що містить, в разі необхідності, поліпшення які повинні бути внесені в систему. Комісія вживає належних заходів на основі цих рекомендацій, і пропонує, якщо буде потреба, поправки до цієї Директиви.
3. До 16 грудня 2017 року, Комісія повинна представити Європейському Парламенту та Раді доповідь про заходи, вжиті з метою досягнення наступних цілей:
  - (a) зобов'язання для виробників, щоб позначити ідентифікаційним кодом критично важливі з безпеки компоненти, що обертається на європейських залізничних мережах, гарантуючи, що код ідентифікації чітко ідентифікує компонент, ім'я виробника та важливу інформацію щодо виробництва;
  - (b) повна простежуваність критично важливих для безпеки компонентів, простежуваність їх діяльності з технічного обслуговування і визначення їх терміну служби; і
  - (c) визначення загальних обов'язкових принципів для утримання цих компонентів.

### *Стаття 30*

#### **Штрафи**

Держави-члени встановлюють правила щодо санкцій, які застосовуються до порушень національних положень, прийнятих відповідно до цієї Директиви, і повинні вжити всіх необхідних заходів для забезпечення того, щоб вони були реалізовані. Передбачені санкції повинні бути ефективними, пропорційними, недискримінаційними і стримуючими. Держави-члени повинні повідомити ці правила в Комісію в терміни, зазначені в статті 33 (1) і повідомляти без затримки про будь-які подальші поправки, які зачіпають їх інтереси.

### *Стаття 31*

#### **Перехідні положення**

1. Додаток V до Директиви 2004/49/ЄС повинні застосовуватись до дати застосування імplementованих актів, згаданих в статті 24 (2) цієї Директиви.
2. Без шкоди для положень пункту 3 цієї статті, залізничні підприємства, які повинні бути сертифіковані в період з 15 червня 2016 року до 16 червня 2019 підпадають під Директиву 2004/49/ЄС. Такі сертифікати безпеки діють до дати їх закінчення.
3. Не пізніше 16 червня 2019 року Агентство здійснює завдання щодо сертифікації відповідно до статті 10 щодо сфер діяльності в державах-членах, які не повідомили Агентство або Комісію відповідно до статті 33 (2). Незважаючи на положення статті 10, національні органи безпеки держав-членів, які повідомили Агентство та Комісію відповідно до статті 33 (2) може продовжувати видавати сертифікати безпеки відповідно до Директиви 2004/49/ЄС до 16 червня 2020.

### *Стаття 32*

#### **Рекомендації і думки Агентства**

Агентство надає рекомендації та думки відповідно до статті 13 Регламенту (ЄС) 2016/796 для цілей застосування цієї Директиви. Ці рекомендації і думки можуть бути прийняті до уваги, коли Союз приймає правові акти, відповідно до цієї Директиви.

### *Стаття 33*

#### **Транспонування**

1. Держави-члени повинні ввести в дію закони, нормативні акти та адміністративні положення, необхідні для виконання статей 2, 3, 4, статті 8-11, стаття 12 (5), стаття 15 (3), стаття 16-19, стаття 21 (2), стаття 23 (3) і (7), стаття 24 (2), стаття 26 (3) і Додатка II і III від 16 червня 2019 г. Вони повинні негайно передати текст цих заходів Комісії.

2. Держави-члени можуть продовжити період транспозиції, згаданого в пункті 1 на 1 рік. Для цієї мети на 16 грудня 2018 року, держави-члени, які не введуть в дію закони, нормативні акти та адміністративні положення, протягом періоду транспозиції, зазначеного в пункті 1 повідомляють Агентство та Комісію і представляють причини такого подовження.

3. Коли держави-члени приймають ці заходи, вони повинні містити посилання на цю Директиву або супроводжуватися таким посиланням у разі їх офіційної публікації. Вони повинні також включати заяву про те, що посилання в існуючих законах, нормативних актах і адміністративних положеннях до Директиви скасованої цією Директивою, повинні бути витлумачені як посилання на цю Директиву. Держави-члени повинні визначити, яким чином таке посилання повинне бути зроблена і як ця заява має бути сформульовано.

4. Обов'язок виконувати дану Директиву не поширюється на Кіпр і на Мальту до тих пір, поки рейкова система не буде встановлена в межах їх територій.

Проте, як тільки державне або приватна особа подає офіційну заявку на будівництво залізничної лінії з метою її експлуатації одним або декількома залізничними підприємствами, держави-члени повинні вжити заходів для реалізації цієї Директиви протягом 2 років з моменту отримання заявки.

### *Стаття 34*

#### **Скасування**

Директива 2004/49/ЄС, з поправками, внесеними відповідно до Директив, перерахованих в Додатку IV, Частині А, скасовується з набранням чинності з 16 червня 2020 року без шкоди для зобов'язань держав-членів, що стосуються термінів транспозиції в національне законодавство і застосування директиви, викладені в додатку IV, частина В.

Посилання на скасовану директиву повинні тлумачитися як посилання на цю Директиву і повинні читатися відповідно до кореляційної таблиці наведеній в Додатку V.

### *Стаття 35*

#### **Вступ в силу**

Ця Директива набуває чинності на двадцятий день після його опублікування в *Офіційному журналі Європейського Союзу*.

### *Стаття 36*

#### **Одержувачі**

Ця Директива адресована державам-членам.

Вчинено в Страсбурзі 11 травня 2016.

*Для Європейського парламенту*

*Президент*

*М. Шульц*

*для Ради*

*Президент*

**JA HENNIS-PLASSCHAERT**

(1) ОJ С 327, 12.11.2013, стор. 122.

(2) ОJ С 356, 5.12.2013, стор. 92.

(3) Положення Європейського парламенту від 26 лютого 2014 (ще не опубліковано в Офіційному журналі) і позиції Ради в першому читанні 10 грудня 2015 року (ОJ С 57, 12.2.2016, стор. 64). Позиція Європейського парламенту від 28 квітня 2016 року (ще не опубліковано в Офіційному журналі).

- ( 4 ) Директива 2004/49 / ЄС Європейського парламенту та Ради від 29 квітня 2004 року про безпеку на залізницях Співтовариства , і що змінює директиву Ради 95/18 / ЄС про ліцензування залізничних підприємств та директиви 2001/14 / ЄС про розподіл пропускної спроможності залізничної інфраструктури та стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою та сертифікацію безпеки ( [OJ L 164, 30.4.2004, стор. 44](#) ).
- ( 5 ) Директива (ЄС) 2016/797 Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2016 року про сумісності залізничної системи в рамках Європейського союзу (див 44 цього Офіційному журналі).
- ( 6 ) Постанова (ЄС) 2016/796 Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2016 року про Агентстві Європейського союзу по залізницях і скасовує Положення (ЄС) № 881/2004 (див 1 цієї Офіційному журналі).
- ( 7 ) Директива 2008/57 / ЄС Європейського парламенту та Ради від 17 червня 2008 року про сумісності залізничної системи в рамках Співтовариства ( [OJ L 191, 18.7.2008, стор. 1](#) ).
- ( 8 ) Директива 2008/68 / ЄС Європейського парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року на внутрішніх перевезень небезпечних вантажів ( [OJ L 260, 30.9.2008, стор. 13](#) ).
- ( 9 ) Регламент (ЄС) № 182/2011 Європейського Парламенту та Ради від 16 лютого 2011 року , що встановлює правила і загальні принципи , що стосуються механізмів контролю державами - членами здійснення Комісією виконавчих повноважень ( [OJ L 55, 28.2 0,2011, стор. 13](#) ).
- ( 10 ) Директива 2012/34 / ЄС Європейського парламенту та Ради від 21 листопада 2012 року про створення єдиного європейського залізничного простору ( [OJ L 343, 14.12.2012, стор. 32](#) ).
- ( 11 ) Директива 2007/59 / ЄС Європейського парламенту та Ради від 23 жовтня 2007 року про сертифікацію машиністів експлуатації локомотивів і поїздів на залізничній системі в співтовариства ( [OJ L 315, 3.12.2007, стор. 51](#) ).
- ( 12 ) Директива (ЄС) 2015/1535 Європейського парламенту і Ради від 9 вересня 2015 року, що встановлює порядок надання інформації в галузі технічних регламентів і правил по послугах інформаційного суспільства ( [OJ L 241, 17.9 0,2015, стор. 1](#) ).
- ( 13 ) Регламент (ЄС) № 1371/2007 Європейського парламенту і Ради від 23 жовтня 2007 року про права та обов'язки рейкових пасажирів ( [OJ L 315, 3.12.2007, стор. 14](#) ).
- ( 14 ) Регламент Комісії (ЄС) № 653/2007 від 13 червня 2007 року про використання загального європейського формату сертифікатів безпеки та документів заявки відповідно до статті 10 Директиви 2004/49 / ЄС Європейського парламенту та Ради і на дії сертифікатів безпеки , що поставляються в відповідно з Директивою 2001/14 / ЄС ( [OJ L 153, 14.6.2007, стор. 9](#) ).
- ( 15 ) Регламент Комісії (ЄС) № 1158/2010 від 9 грудня 2010 року по загальному методу безпеки для оцінки відповідності вимогам , що пред'являються до отримання сертифікатів безпеки на залізницях ( [OJ L 326, 10.12.2010, стор. 11](#) ).
- ( 16 ) Регламент Комісії (ЄС) № 445/2011 від 10 травня 2011 року на систему сертифікації осіб, відповідальних за технічне обслуговування для вантажних вагонів і вносить зміни в Регламент (ЄС) № 653/2007 ( [OJ L 122, 11.5.2011, стор. 22](#) ).

## Додаток I

### ПОКАЗНИКИ ЗАГАЛЬНОЇ БЕЗПЕКИ

Показники загальної безпеки ПЗБ (CSIs), повідомляються щорічно національними органами безпеки.

Якщо нові факти або помилки виявлені після представлення доповіді, показники за один конкретний рік повинні бути змінені або виправлені національним органом безпеки при першій зручній нагоді, але не пізніше наступного річного звіті.

Загальні визначення для ПЗБ (CSIs) і методів для розрахунку економічних наслідків аварій викладені в Додатку.

#### 1. Показники, що відносяться до аварій

1.1. Загальна і відносна (до поїздо-кілометрів) кількість серйозних аварій розбита на наступні види аварій:

- зіткнення поїзда з залізничним транспортним засобом,
- зіткнення поїзда з перешкодою всередині габариту,
- схід поїзда з рейок,
- аварії на залізничних переїздах, в тому числі ДТП за участю пішоходів на залізничних переїздах, з послідувачим поділом на п'ять типів переїздів, визначених у пункті 6.2,
- аварії із особами, за участю рухомого складу, що рухався, за винятком самогубств і спроб самогубства,
- пожежа в рухомому складі,
- інший.

Про кожну значну аварію має бути повідомлено у відповідності з типом первинної аварії, навіть якщо вторинні наслідки аварії є більш серйозними (наприклад, схід з подальшою пожежею).

1.2. Загальне і відносне (до поїздо-кілометрів) число осіб, серйозно постраждалих і загиблих від виду аварії поділяються на такі категорії:

- пасажир (в тому числі по відношенню до загальних пасажиро-кілометрів і пасажирського поїзда-кілометрів),
- співробітник або підрядчик,
- користувач залізничних переїздів,

- порушник,
- інша людина на платформі,
- інший людина не на платформі.

## **2. Показники, що стосуються небезпечних вантажів**

Загальне і відносне (до поїздо-кілометрів) число аварій, пов'язаних з перевезенням небезпечних вантажів по залізницях поділяються на такі категорії:

- аварія за участю щонайменше, одного залізничного транспортного засобу, що перевозить небезпечні вантажі, як вони визначені в Додатку,
- число таких аварій, в яких вивільнилися небезпечні вантажі.

## **3. Показники, що відносяться до самогубств**

Загальна і відносна (до поїздо-кілометрів) кількість самогубств і спроб самогубства

## **4. Показники, що стосуються подій що передують аваріям**

Загальна і відносна (до поїздо-кілометрів) число подій що передують аваріям і поділяються на наступні типи:

- зламані рейки,
- деформація колії та інші розбалансування колії,
- несправність сигналізації,
- проходження повз сигнал про небезпеку при проходженні небезпечної точки,
- проходження повз сигнал про небезпеку без проходження небезпечної точки,
- зламане колесо на рухомому склад в процесі експлуатації,
- зламана вісь на рухомому складі в процесі експлуатації.

Всі події що передують аварії повинні бути представлені, як ті, в результаті чого виникли аварії і ті, що не призвели до аварії. (Подій що передують аваріям які призвели до серйозної аварії також повинні бути представлені відповідно до показників, що стосуються прекурсорів аварій; подій що передують аваріям які не призвели до серйозної аварії мають бути повідомлено тільки за показниками, що стосуються прекурсорів).

## **5. Показники для розрахунку економічних наслідків аварій**

Всього в євро і відносно (до поїздо-кілометрів):

- число смертей і серйозних травм, помножене на показник запобігання нещасних випадків (VPC),
- вартість збитку навколишньому середовищу,
- вартість матеріального збитку для рухомого складу або інфраструктури,
- вартість затримки, як наслідок аварії.

Національні органи безпеки повинні повідомляти економічні наслідки значних аварій.

VPC це показник соціальних характеристик запобігання нещасних випадків які не створюють посилення для компенсації між сторонами, які причетні до аварії.

## **6. Показники, які стосуються технічної безпеки інфраструктури та її імплементації**

6.1. Відсоток рейок з системами захисту поїздів (TPSs) в експлуатації і відсоток поїздо-кілометрів з використанням бортових (TPSs), де ці системи забезпечують:

- попередження,
- попередження і автоматичну зупинку,
- попередження і автоматичну зупинку і дискретний контроль швидкості,
- попередження і автоматичну зупинку і безперервний контроль за швидкістю.

6.2. Кількість переїздів (загальна, на лінії-кілометр і колія-кілометр) на наступні п'ять типів:

(a) переїзди з пасивною системою безпеки,

(b) переїзди з активною системою безпеки:

(I) ручна,

(II) автоматична з функцією попередження користувача на стороні,

(III) автоматична з захистом користувальницької сторони,

**додаток**

**Загальні визначення для ПЗБ (CSIs) і методи розрахунку економічних наслідків аварій**

**1. Показники, що відносяться до аварій**

1.1. "Значна аварія" означає будь-яка подію за участю щонайменше одного залізничного транспортного засобу що був у русі, в результаті чого, щонайменше, один чоловік убитий або поранений, або завдано значної шкоди обладнанню, колії, іншим об'єктам або навколишньому середовищу, або викликало великі перебої в русі, за винятком аварій в майстернях, складах та депо;

1.2. "Значних збитків на складі, колії, інших спорудах або навколишнього середовища" означає збиток, що еквівалентно 150 000 євро або більше;

1.3. "Великі порушення в роботі руху" означає, що залізничні послуги на головній залізничній лінії призупинено протягом шести годин або більше;

1.4. "Поїзд" означає один або кілька залізничних транспортних засобів, що буксируються одним чи декількома локомотивами або вагонами, або одна автотриса, яка подорожує поодиночі, що рухається під певним номером або окремим позначенням між конкретним вихідним та вихідним пунктом, в тому числі коли локомотив рухається сам по собі;

1.5. "Зіткнення поїзда з залізничним транспортним засобом" означає фронт на фронт, фронт в край або фронт в бок, або зіткнення між частиною поїзда і частиною іншого поїзда або залізничного транспортного засобу, або з маневровим рухомим складом;

1.6. "Зіткнення поїзда з перешкодою всередині габариту» означає зіткнення між частиною поїзда і об'єктом що постійно або тимчасово перебувають на території або поблизу колії (за винятком об'єктів втрачених на переїздах при пропуску транспортного засобу або користувачем), в тому числі зіткнення з контактними проводами;

1.7. "Сходити з рейок поїзда" означає будь-яку дію, в якій, щонайменше, одне колесо поїзда залишає рейки;

1.8. "Аварія на залізничному переїзді" означає будь-яку аварію на переїздах за участю принаймні одного залізничного транспортного засобу і одного або декількох транспортних засобів, що перетинають переїзд, інших користувачів що перетинають переїзд, таких як пішоходи або інші об'єкти, які тимчасово перебувають на або поблизу колії, якщо були загублені транспортним засобом або користувачем що перетинають переїзд;

1.9. "Аварія з особами, пов'язані з рухом рухомого складу" означає аварія до однієї або кількох осіб, які або постраждали від залізничного транспортного засобу або об'єкта, прикріпленого до нього, або який став відокремлюватися від транспортного засобу, це включає в себе осіб, які падають з залізничного транспорту а також осіб, які потрапляють або постраждалих від вільних об'єктів при русі на транспортному засобі;

1.10. "Пожежа в рухомому складі" означає пожежа або вибух, який відбувається в залізничному транспортному засобі (в тому числі його навантаження), коли він працює від станції відправлення і призначення, в тому числі при зупинці на станції відправлення, призначення або проміжних зупинок, а також в ході повторних сортувальних операцій;

1.11. "Інша (аварія)" означає будь-яку аварію, крім зіткнення поїзда з залізничним транспортним засобом, зіткнення поїзда з перешкодою всередині габариту, сходження з рейок потяга, аварії на переїзді, аварії особами, пов'язані з рухом рухомого складу або пожежа в рухомого складу;

1.12. "Пасажир" означає будь-яку особу, за винятком члена екіпажу поїзда, який здійснює поїздку по залізниці, в тому числі пасажир що намагається сісти на потяг щоб уїхати під час його руху, але тільки для статистики нещасних випадків;

1.13. "Службовець або підрядник" означає будь-яку особу, хто працює на залізниці і був на роботі під час аварії, в тому числі працівників підрядників, які працюють не за наймом підрядників, екіпаж поїзда і особи, що працюють з рухомим складом та установками інфраструктури;

- 1.14. "Користувач переїзду" означає будь-яку особу, що використовує переїзд, щоб перетнути залізничну лінію будь-якими транспортними засобами або пішки;
- 1.15. "Порушником" означає будь-яку особу, що перебуває на залізничних приміщеннях, де така присутність заборонено, за винятком користувача перетину рівнів;
- 1.16. "Інша людина на платформі" означає будь-яку особу, на залізничній платформі, яка не була визначена як «пасажир», «співробітник або підрядник", "користувач переїзду", "іншу людину не на платформі" або "порушником";
- 1.17. "Інша людина не на платформі" означає будь-яку особу, яка не на залізничній платформі, і яка не була визначена як «пасажир», «співробітник або підрядник", "користувач переїзду", "іншу людину на платформі " або "порушником";
- 1.18. "Смерть (вбитий)" означає будь-яку особу, яка загинула відразу або загинула протягом 30 днів в результаті аварії, за винятком будь-якого самогубства;
- 1.19. "Серйозні травми (серйозно травмовано людину)" означає будь-яку особу, уражену, яка була госпіталізована протягом більше 24 годин, в результаті аварії, виключаючи будь-які спроби самогубства.

## **2. Показники , що стосуються небезпечних вантажів**

- 2.1. "Аварія з участю перевезення небезпечних вантажів" означає будь-які аварії або інциденти , які підлягають звітності відповідно до RID ( 1 )розділу / ADR 1.8.5;
- 2.2. "Небезпечні вантажі" означає речовини і вироби, перевезення яких заборонено RID або дозволено тільки при дотриманні умов, передбачених в ньому.

## **3. Показники , що відносяться до самогубств**

- 3.1. "Самогубство" означає акт навмисного травмування себе що призводить до смерті, як це записано і класифіковано компетентним національним органом;
- 3.2. "Спроба самогубства" означає акт навмисного травмування себе що призводить до серйозних травм.

## **4. Показники , що стосуються подій що передують аваріям**

- 4.1. "Зламана рейка" означає будь-яку рейку, яка розділена на дві або більше частин, або будь-яку рейку, з якого відділяється шматок металу, в результаті чого на робочій поверхні з'являється зазор більше 50 мм в довжину і більше 10 мм в глибину;
- 4.2. "Деформація колії та інші розбалансування колії" означає будь-який збій, пов'язаний з континуумом і геометрією доріжки, вимагаючи заміни доріжки або негайного обмеження дозволеної швидкості;
- 4.3. «Несправність сигналізації" означає будь-який технічний збій системи сигналізації (або інфраструктури або рухомого складу), що призводить до сигнальної інформації менш обмежувальна, ніж вимагається;
- 4.4. "Проходження повз сигнал про небезпеку при проходженні небезпечної точки " означає будь-який випадок, коли будь-яка частина поїзда проходить за межами свого дозволеного маршруту руху і переміщається за межі небезпечної точки;
- 4.5. "Проходження повз сигнал про небезпеку при проходженні небезпечної точки " означає будь-який випадок, коли будь-яка частина поїзда проходить за межами його маршруту руху руху, але не переміщається за межі небезпечної точки.

Несанкціонований рух, як зазначено в пунктах 4.4 та 4.5 вище причини проходу:

- світловий сигнал колійного світлофору або семафору про небезпеку, або приказ про зупинку системи захисту поїздів (TPS) не працює,
- закінчилась зона безпечного руху яка забезпечувалась TPS,
- дозвіл було надано усно або письмово у відповідності з правилами,
- стоп-табло (за виключенням буферних стопів) або ручні сигнали.

Будь-який випадок, в якому транспортний засіб без будь-якого тягового пристрою, приєднаного до поїзда, який без нагляду проходить повз сигналу про небезпеку не враховується. Будь-який випадок, в якому, з якої-небудь причини, сигнал про небезпеку не включений вчасно, щоб дозволити водієві зупинити поїзд перед сигналом, не враховується.

Національні органи безпеки повинні повідомляти окремо за чотирма показниками несанкціонованого руху, перерахованих в цьому пункті і повинні представляти дані щонайменше, сукупних показників, що містить дані по всіх чотирьох показниках.

4.6. "Зламане колесо на рухомому складі в процесі експлуатації", означає розрив що впливає на колесо і створює ризик аварії (сходу з рейок або зіткнень);

4.7. "Зламана вісь на рухомому складі в процесі експлуатації", означає розрив що впливає на вісь і створює ризик аварії (сходу з рейок або зіткнень).

## **5. Загальні методології для розрахунку економічних наслідків аварії**

5.1. Значення Запобігання аварії (VPC) складається з:

(1) Значення безпеки саме по собі: Готовність платити значення (WTP) на основі заявлених переваг досліджень, проведених в державі-члені, для яких вони застосовуються.

(2) Прямі та непрямі економічні витрати: значення вартості, які оцінюються в державі-члені, що складається з:

- медична і реабілітаційна вартість,
- судові витрати, вартість для поліції, приватних розслідувань аварії, аварійна служба і адміністративні витрати по страхуванню,
- виробничі втрати: цінність для суспільства товарів і послуг, які могли бути зроблені особою, якщо аварії не відбулося.

При розрахунку витрат на жертв смертей і серйозних травм повинні розглядатися окремо (різні VPC для смертельного результату і серйозних травм).

5.2. Загальні принципи для оцінки вартості безпеки самі по собі і прямі та/або непрямі економічні витрати:

Для вартості безпеки самі по собі, оцінка наявності чи відсутності доступних оцінок, повинна бути заснована на таких міркуваннях:

- Оцінки, що касаються оцінки зниження ризику смертності в транспортному секторі та слідувати WTP підходу у відповідності до встановлених методів переваг,
- зразок респондента використовується для значень повинен бути представником відповідного населення. Зокрема, зразок повинен відображати розподіл віку / доходів поряд з іншими відповідними соціально-економічними та / або демографічними характеристиками населення,
- метод для визначення значення WTP: обстеження повинні бути спроектовано таким чином, щоб питання були ясними / значущими для респондентів.

Прямі та непрямі економічні витрати повинні бути оцінені на основі реальних витрат, понесених суспільству.

### **5.3. Визначення**

5.3.1. «Вартість шкоди навколишньому середовищу» означає витрати, які повинні бути виконані залізничними підприємствами і операторами інфраструктури, які оцінюються на основі їх досвіду, з тим щоб відновити пошкоджену область до його стану як було до залізничної аварії.

5.3.2. "Вартість матеріального збитку рухомого складу або інфраструктури" означає вартість надання нового рухомого складу або інфраструктури, з тими ж функціональними можливостями і технічними параметрами, що не підлягає ремонту, а також витрати на відновлення ремонтпридатності рухомого складу або інфраструктури в її стан до того, як сталась аварія, щоб бути оцінена залізничні підприємства та оператори інфраструктурою на основі їх досвіду, в тому числі і витрати, пов'язані з лізинг рухомого складу, як наслідок недоступності через пошкоджених транспортних засобів.

5.3.3. «Вартість затримки як наслідок аварій» означає грошову вартість затримки, понесену користувачами залізничного транспорту (пасажирів і вантажовідправники), як наслідок аварій, розраховується по наступній моделі:

$VT =$  грошова вартість збереженого часу в дорозі

Значення часу для пасажирів поїзда (година)

$VT_P = [VT_{\text{пасажир на роботі}}] * [\text{Середній відсоток пасажирів на роботі на рік}] + [VT_{\text{пасажирів не на роботі}}] * [\text{Середній відсоток пасажирів не на роботі на рік}]$



VT<sub>P</sub> вимірюється в євро на одного пасажера на годину

"Пасажир на роботі" означає пасажир в зв'язку з їх професійною діяльністю за винятком поїздок на роботу.

Значення часу для вантажного поїзда (годину)

$$VT_F = [VT_{\text{вантажних поїздів}}] * [(\text{тонно-км}) / (\text{поїзд-км})]$$

VT<sub>F</sub> вимірюється в євро за тонну вантажу на годину

Середні тонно вантажі, що перевезені на поїзді за 1 рік = (тонно-км) / (поїзд-км)

CM = Вартість 1 хвилини затримки поїзда

пасажирський поїзд

$$CM_P = K1 * (VT_P / 60) * [(\text{пасажиро-км}) / (\text{поїзд-км})]$$

Середня кількість пасажирів на поїзді протягом 1 року = (пасажиро-км) / (поїзд-км)

Вантажний потяг

$$CM_F = K2 * (VT_F / 60)$$

Коефіцієнти, K1 і K2 знаходяться між значенням часу і значеннями затримки згідно переваг визначеними дослідженнями, беручи до уваги, що час втрачений в результаті затримок сприймається значно більш негативно, ніж звичайний час подорожі.

Вартість затримки аварії = CM<sub>P</sub> \* (Хвилини затримки пасажирських поїздів) + CM<sub>F</sub> \* (Хвилини затримки вантажних поїздів)

обсяг моделі

Вартість затримки повинна бути розрахована для суттєвих аварій, в такий спосіб:

- реальні затримки на залізничних лініях, де сталися аварії, які виміряні на вокзалі,
- реальні затримки або, якщо це неможливо, обчислені затримки на інших постраждалих лініях.

## **6. Показники , які стосуються технічної безпеки інфраструктури та її імплементації**

6.1. «Система захисту поїздів (TPS)" означає систему, яка допомагає забезпечити відповідність сигнальних знаків і обмеження швидкості.

6.2. "Бортові системи захисту" означає систему які надають допомогу водієві спостерігати з бокові лінійну сигналізацію та сигналізацію в кабіні і, таким чином, забезпечувати захист небезпечних точок і забезпечення дотримання обмежень швидкості. Бортові TPS описуються наступним чином:

- попередження, що забезпечує автоматичне попередження машиніста.
- попередження і автоматична зупинка, що забезпечує автоматичне попередження машиніста і автоматичну зупинку при проходженні закритого сигналу без дозволу.
- попередження і автоматична зупинка і дискретний контроль швидкості, забезпечуючи захист небезпечних точок, де "дискретний контроль швидкості" означає контроль швидкості в певних місцях (швидкість пастки) при наближенні сигналу.
- попередження і автоматична зупинка і безперервний контроль швидкості, забезпечуючи захист небезпечних точок і постійний контроль за обмеженнями швидкості лінії, де "безперервний контроль швидкості" означає безперервну індикацію і забезпечення дотримання максимальної допустимої швидкості на всіх ділянках лінії ,

Тип (d) розглядається як система автоматичного захисту поїздів (ATP).

6.3. "Переїзд" означає будь-який перетин на одному рівні дороги або проходу і залізниці, як це було визнано оператором інфраструктурою і відкритими для державних або приватних користувачів. Проходи між платформами в межах станцій виключені, а також проходи по коліям для використання тільки співробітниками.

6.4. "Дорога" означає, для цілей статистики залізничної аварії, будь-якої державної або приватної дорозі, на вулиці або шосе, в тому числі прилеглих пішохідних доріжок і велосипедних доріжок.

6.5. "Прохід" означає будь-який маршрут, крім дороги, для проходу людей, тварин, транспортних засобів або механізмів.

6.6. "Залізничний переїзд з пасивною системою захисту " означає переїзд без будь-яких форм системи попередження або захисту які б активувались, коли користувачу стає небезпечно пройти через переїзд.

6.7. «Залізничний переїзд з активною системою захисту" означає переїзд, при якому користувачі що перетинають його захищені від або попереджені про наближення потягу шляхом активації пристроїв, коли користувачу небезпечно пройти через переїзд.

- Захист з використанням фізичних пристроїв включає в себе:

- половина або повні бар'єри,
- ворота.

- Попередження з використанням стаціонарного обладнання на переїздах:

- видимі пристрої: фари,
- звукові пристрої: дзвіночки, ріжки, клаксони і т.д.

переїзди з активним захистом класифікуються як:

- Ручний режим: переїзд, де захист на стороні користувача або попередження активується вручну за допомогою залізничного службовця.
- Автоматичний з функцією попередження користувача на стороні: переїзд, де попередження на стороні користувача активується поїздом, що наближається.
- Автоматичний з функцією захисту користувача на стороні: переїзд, де захист на стороні користувача активується поїздом, що наближається. Це повинно включати в себе переїзд як із захистом користувача на стороні і попередження.
- Рейкові сторона захищена: переїзд, де сигнал або інша система захисту поїздів дозволяє поїзду продовжити рух, як тільки переїзд повністю на стороні користувача захищений і вільний від вторгнення.

## 7. Визначення масштабування баз

7.1. "Поїзд-км" означає одиницю виміру, що представляє рух поїзда на відстань в один кілометр. Відстань використовується відстань фактичного пробігу, якщо така є, в іншому випадку буде використовуватися стандартна відстань мережі між пунктами відправлення та призначення. Повинна бути прийнята до уваги тільки відстань на національній території країни, що надає звітність.

7.2. "Пасажиро-км" означає одиницю виміру, що представляє перевезення одного пасажирів по залізниці на відстань в один кілометр. Повинна бути прийнята до уваги тільки відстань на національній території країни, що надає звітність.

7.3. "Лінія км" означає довжину, вимірювану в кілометрах від залізничної мережі в державах-членах, сфера дії якої викладені в статті 2. Для декількох доріжок залізничних ліній, повинна враховуватися тільки відстань між відправленням і призначенням.

7.4. "Колія км" означає довжину, вимірювану в кілометрах від залізничної мережі в державах-членах, сфера дії якої викладені в статті 2. Рахується кожен трек залізничної лінії кількох треків.

---

(1) RID, Правила міжнародного перевезення небезпечних вантажів по залізницях, прийняті відповідно до вимог директиви 2008/68/ЄС Європейського парламенту та Ради від 24 вересня 2008 року на внутрішніх перевезень небезпечних вантажів ( OJ L 260, 30,9 0,2008, стор. 13 ).

## Додаток II

### ПОВІДОМЛЕННЯ НАЦІОНАЛЬНИХ ПРАВИЛ БЕЗПЕКИ

Національні правила безпеки повідомлені згідно з пунктом (а) статті 8 (1) включають в себе:

- правила, що стосуються існуючих цілей національної безпеки і методів безпеки;
- правила, що стосуються вимог щодо систем управління безпекою та сертифікації безпеки залізничних підприємств;
- загальні правила експлуатації залізничної мережі, які ще не охоплені ТСІ, в тому числі правил, що стосуються системи сигналізації та управління дорожнім рухом;
- правила, що встановлюють вимоги щодо додаткових внутрішніх правил роботи (правила компанії), які

- повинні бути створені операторами інфраструктури та залізничними підприємствами;
5. правила, що стосуються вимог щодо персоналу що виконує критично важливих з безпеки завдань, в тому числі критерії вибору, медичну придатність і професійне навчання і сертифікацію, остільки, оскільки вони ще не охоплені ТСІ;
6. правила, що стосуються розслідування аварій та інцидентів.

### Додаток III

## **ВИМОГИ І КРИТЕРІЇ ОЦІНКИ ОРГАНІЗАЦІЙ ЩО ПОДАЄ ЗАЯВКУ НА СЕРТИФІКАЦІЮ ПІДПРИЄМСТВА, ВІДПОВІДАЛЬНОГО ЗА ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ АБО СЕРТИФІКАТУ ЩОДО ФУНКЦІЇ ТЕХНІЧНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ НА ЗОВНІШНІЙ ПІДРЯД ПІДПРИЄМСТВА, ВІДПОВІДАЛЬНОГО ЗА ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ**

Всі відповідні частини керівництва організації повинно бути документально підтвержені у всіх відповідних частинах і, зокрема, описувати розподіл обов'язків всередині організації, а також і з субпідрядниками. Документація повинна показати, як контроль з боку управління на різних рівнях забезпечується, як персонал і їх представники на всіх рівнях залучені і як забезпечується постійне вдосконалення.

Наступні основні вимоги повинні застосовуватися до чотирьох функцій суб'єкта, відповідального за технічне обслуговування (ЕСМ), щоб бути покриті самою організацією або за допомогою механізмів укладання контрактів:

1. **Лідерство** - прихильність до розробки і здійснення системи організації технічного обслуговування і до постійного поліпшення її ефективності;
2. **Оцінка ризиків** - структурований підхід до оцінки ризиків, пов'язаних з обслуговуванням транспортних засобів, в тому числі безпосередньо впливають з оперативних процесів і діяльності інших організацій або осіб, а також визначити відповідні заходи по контролю за ризиками;
3. **Моніторинг** - це структурований підхід до забезпечення, що заходи по управлінню ризиком на місці, працюють правильно і досягнення цілей організації;
4. **Постійне вдосконалення** - це структурований підхід до аналізу інформації, зібраної на основі регулярного моніторингу, аудиту або інших відповідних джерел і використовувати результати, щоб дізнатися і прийняти превентивні або коригувальні заходи з метою підтримки або підвищення рівня безпеки;
5. **Структура і відповідальність** - це структурований підхід, щоб визначити обов'язки окремих осіб і груп для забезпечення виконання цілей безпеки організації;
6. **Управління Компетентністю** - структурований підхід для того, щоб співробітники мали компетенції, необхідні для досягнення цілей організації безпечно, ефективно і при будь-яких обставинах;
7. **Інформація** - структурований підхід для того, щоб важлива інформація доступна для тих, хто приймає рішення і визначення на всіх рівнях організації, забезпечені повною і своєчасною інформацією;
8. **Документація** - структурований підхід до забезпечення простежуваності всієї відповідної інформації;
9. **Договірні заходи** - структурований підхід до забезпечення того, щоб діяльність субпідрядних організацій управляється належним чином для того, щоб цілі організації були досягнуті, і все навикі і вимоги були взяті до уваги;
10. **Діяльність по обслуговуванню** - структурований підхід до забезпечення:
  - що всі роботи з технічного обслуговування, що впливають на безпеку і безпеку критично важливих компонентів визначені і правильно управляються і що всі необхідні зміни в цих роботах з технічного обслуговування, що впливають на безпеку визначено, належно управляються на основі повернення досвіду і застосування методів загальної безпеки для оцінки ризику відповідно до пункту (а) статті 6 (1) і належним чином задокументовані;
  - відповідність основним вимогам для сумісності;

- впровадження та перевірка технічного обслуговування приміщень, обладнання та інструментів, спеціально розроблених і необхідних для виконання технічного обслуговування;
- аналіз вихідної документації, що відноситься до транспортного засобу для забезпечення першого файлу технічного обслуговування і для забезпечення його правильної реалізації шляхом розробки замовлень на технічне обслуговування;
- що використовуються матеріали і компоненти (включаючи запасні частини), як зазначено в замовленнях з технічного обслуговування і документації постачальника; вони зберігаються, обробляються і перевозяться відповідним чином, як зазначено в документації з технічного обслуговування замовників і постачальників із дотриманням відповідних національних і міжнародних правил, а також з дотриманням вимог відповідних замовлень на технічне обслуговування;
- що відповідні й адекватні засоби, обладнання та інструменти ідентифікуються, реєструються, записані і залишаються доступними для того, щоб надавати послуги з технічного обслуговування відповідно до замовлень на технічне обслуговування та інших застосовних специфікацій, забезпечення безпечного виконання обслуговування, ергономіки та охорони здоров'я;
- що організація прийняла процеси для забезпечення того, щоб її вимірювальне обладнання, всі засоби, обладнання та інструменти використовуються правильно, калібровані, зберігається і підтримується відповідно до документально оформлених процесів;

#### 11. Діяльність по здійсненню контролю - структурований підхід до забезпечення:

- що транспортні засоби будуть видалені з експлуатації для планового, умовного або позапланового технічного обслуговування, або коли дефекти або інші потреби були визначені;
- реалізуються необхідні заходи контролю якості;
- що завдання з технічного обслуговування відповідно до вказівок з технічного обслуговування і видати повідомлення, щоб повернутися до операції, яка включає в себе можливі обмеження використання;
- що можливий випадок недотримання в застосуванні системи управління, які можуть призвести до нещасних випадків, інцидентів, промахів або інших небезпечних явищ, як повідомляється, досліджуються і аналізуються, і що необхідні профілактичні заходи відповідно до методів загальної безпеки для моніторингу передбачено в пункті (с) статті 6 (1);
- періодичний внутрішній аудит і моніторинг процесу відповідає методу загальної безпеки для моніторингу передбаченого в пункті (с) статті 6 (1).

### Додаток IV

#### ЧАСТИНА А

#### Скасовані Директиви зі списком наступних поправок до них

#### (Далі в статті 34)

Директива 2004/49 / ЕС	( OJ L 164, 30.4.2004, стор. 44 )
Директива 2008/57 / ЕС	( OJ L 191, 18.7.2008, стор. 1 )
Директива 2008/110 / ЕС	( OJ L 345, 23.12.2008, стор. 62 )
Директива Комісії 2009/149 / ЕС	( OJ L 313, 28.11.2009, стор. 65 )
Виправлення, 2004/49 / ЕС	( OJ L 220, 21.6.2004, стор. 16 )
Директива Комісії 2014/88 / ЕС	( OJ L 201, 10.7.2014, стор. 9 )

#### ЧАСТИНА Б

#### Терміни транспозиції в національне законодавство

#### (Далі в статті 34)

директива	Крайній термін для транспонування
2004/49 / ЕС	30 квітня 2006
2008/57 / ЕС	19 липня 2010
2008/110 / ЕС	24 грудня 2010
Директива Комісії 2009/149 / ЕС	18 червня 2010
Директива Комісії 2014/88 / ЕС	30 липня 2015

### Додаток V

#### кореляція таблиця

Директива 2004/49 / ЕС	Ця Директива
Стаття 1	Стаття 1

Стаття 2	Стаття 2
Стаття 3	Стаття 3
Стаття 4	Стаття 4
Стаття 5	Стаття 5
Стаття 6	Стаття 6
Стаття 7	Стаття 7
Стаття 8	Стаття 8
Стаття 9	Стаття 9
Стаття 10	Стаття 10
-	Стаття 11
Стаття 11	Стаття 12
Стаття 12	-
Стаття 13	Стаття 13
Стаття 14а (1) до (7)	Стаття 14
Стаття 14а (8)	Стаття 15
Стаття 15	-
Стаття 16	Стаття 16
-	Стаття 17
Стаття 17	Стаття 18
Стаття 18	Стаття 19
Стаття 19	Стаття 20
Стаття 20	Стаття 21
Стаття 21	Стаття 22
Стаття 22	Стаття 23
Стаття 23	Стаття 24
Стаття 24	Стаття 25
Стаття 25	Стаття 26
Стаття 26	-
-	Стаття 27
Стаття 27	Стаття 28
Стаття 28	-
Стаття 29	-
Стаття 30	-
Стаття 31	Стаття 29
Стаття 32	Стаття 30
-	Стаття 31
-	Стаття 32
Стаття 33	Стаття 33
-	Стаття 34
Стаття 34	Стаття 35
Стаття 35	Стаття 36
додаток I	додаток I
додаток II	додаток II
додаток III	-
додаток IV	-
додаток V	-
-	додаток III

### **Заява Комісії з пояснювальних документів**

Комісія нагадує, що Європейський парламент, Рада і Комісія визнала в їх спільній політичній декларації від 27 жовтня 2011 року в пояснювальних документах, що інформація яку поставляють держави-члени до Комісії щодо транспозиції директив в національному законодавстві "повинна бути ясною і точною" для того, щоб сприяти досягненню Комісією свого завдання, здійснює нагляд за застосуванням права Союзу. В даному випадку,

пояснювальні документи могли б бути корисними для досягнення цієї мети. Комісія шкодує про те, що остаточний текст не містить положення з цього приводу.